

3 1761 11650034 9


CAI XC 27

-T82

Government
Publications

Canada Parliament. House of
Commons. Standing committee
on transport and communications
Minutes of proceedings
and evidence

No 25-36. 1969/70.



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

738m

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 25 -36

SATURDAY, APRIL 18, 1970

LE SAMEDI 18 AVRIL 1970

WINNIPEG, MANITOBA

Respecting

Concernant

Ground transportation at airports
in Canada

Transport de surface des aéroports
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

H.-Pit Lessard
Charles Turner

and Messrs.

Benjamin,
Deakon,
Forget,
Forrestall,
Givens,
Godin,

Horner,
Howe,
Peddle,
Portelance,
Pringle,
Rock,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Maisonneuve*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.



[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

PROCÈS-VERBAL

SATURDAY, APRIL 18, 1970.
(52)

LE SAMEDI 18 AVRIL 1970
(52)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Winnipeg at 9:40 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Forget, Forrestall, Givens, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Witnesses: From Moore's Taxi (1961) Ltd.: Mr. C. V. McArthur, Q. C., Counsel, Mr. Frank Boothsoyd, President and General Manager, Mr. Frederick W. Hook, Secretary and Comptroller.

The Chairman introduced Mr. C. V. McArthur who read his Brief at length and was questioned thereon assisted by his colleagues.

At 11:00 a.m., the questioning of witnesses being concluded, the Chairman thanked the witnesses who were allowed to retire, and the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Winnipeg, à 9h 40. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Forget, Forrestall, Givens, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Turner, (*London-Est*),—(14).

Témoins: de Moore's Taxi (1961) Ltd.: M. C. V. McArthur, C.R. avocat-conseil, Frank Boothsoyd, président et directeur général, Frederick W. Hook, secrétaire et contrôleur.

Le président présente M. C. V. McArthur qui lit son mémoire en entier et répond ensuite, aidé de ses collègues, aux questions des députés.

A 11h, l'interrogatoire des témoins terminé, le président remercie les témoins qui se retirent, et la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.*

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Saturday, April 18, 1970

● 0938

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum.

Our first brief this morning will be the brief of Moore's Taxi (1961) Ltd., and I would like to call upon Mr. McArthur to come forward, please, and also his staff. Will you join Mr. McArthur, please.

Has everybody a copy of the brief?

Would you like to present the two gentlemen on your right, Mr. McArthur.

Mr. C. V. McArthur (Counsel for Moore's Taxi (1961) Ltd.): I was going to in the course of my introductory remarks, Mr. Chairman, and indicate what positions they held with the Company.

Mr. Chairman and honourable members of the House of Commons, I represent Moore's Taxi and its associated companies, who are engaged in the transportation business in the City of Winnipeg and have been for a long period of time.

I have with me Mr. Frank Boothroyd on my immediate right, who is the general manager of the companies, and Mr. Fred Hook, who is the comptroller.

I should point out to you that either or both of these gentlemen are prepared to answer any questions which they may be asked by any members of the Committee.

With your permission, Mr. Chairman and honourable members, I shall read this submission now, to be presented on behalf of Moore's Taxi Ltd. and its associated companies. I think you will be rather pleased if I tell you that it is not a very lengthy brief. I can finish it in a short time, and it is not the type of submission that can be summarized.

This submission is presented to you on behalf of Moore's Taxi (1961) Ltd. It is a company duly incorporated under the laws of the Province of Manitoba and has been engaged in the business of transporting passengers for hire and maintaining auxiliary services since 1927.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le samedi 18 avril 1970

Le président: Le premier mémoire ce matin est celui de la Moore's Taxi Ltd. Je demanderais à M. McArthur de bien vouloir se présenter ainsi que son personnel. Pourriez-vous vous joindre à M. McArthur, s'il vous plaît?

Tous ont un exemplaire du mémoire?

Voulez-vous présenter les deux messieurs à votre droite, monsieur McArthur?

M. C. V. McArthur (avocat de la Moore's Taxi (1961) Ltd): Au cours de mes premières remarques, j'allais dire justement quelles sont leurs fonctions dans la compagnie.

Monsieur le président, messieurs les députés de la Chambre des communes, je représente la Moore's Taxi et ses compagnies associées qui s'adonnent à l'industrie du transport dans la ville de Winnipeg depuis assez longtemps.

M. Frank Boothroyd, à ma droite, est le directeur général des compagnies et M. Frederic W. Hook est contrôleur.

Je devrais peut-être vous signaler que les deux sont disposés à répondre à toutes les questions que vous voudrez leur poser.

Avec votre permission, monsieur le président et messieurs, je vais maintenant vous lire le mémoire qui doit être présenté à votre intention par la Moore's Taxi et ses compagnies associées. Vous serez probablement heureux d'apprendre qu'il est plutôt court et je pourrai le terminer assez rapidement.

Ce n'est pas le genre d'exposé qu'on peut résumer.

Ce mémoire vous est présenté au nom de la Moore's Taxi (1961) Ltd. C'est une compagnie dûment constituée en vertu des lois de la province du Manitoba et qui s'adonne à l'industrie du transport des voyageurs et au maintien de services auxiliaires depuis 1927.

[Text]

It has two subsidiaries, namely Yellow Cab Ltd. and Grosvenor Taxi (1961) Ltd., who both operate under the same integrated control management. Together they now operate a fleet of 203 taxicabs. They have three 7 to 9-passenger limousines, one new 9-passenger bus and one 39-passenger bus and are prepared to purchase such new equipment as may be required in the future.

Greater Winnipeg has a quota of 400 taxicabs. It may be of interest gentlemen, that that quota has been in effect for many years. There have been successive applications made before the Taxicab Board to have the quota increased but each application has been refused, to date.

The vehicles are licensed by the Manitoba Taxicab Board and appointed under the provisions of the "Taxicab Act for Greater Winnipeg", a statute of the Province of Manitoba. All the drivers are licensed and approved by the Taxicab Board for Greater Winnipeg and must be recommended by the Police Commission of the City of Winnipeg.

The operation shall hereinafter be described as "Moore's." In this submission I shall not refer to the series of agreements which Moore's have entered into for I am sure they are accessible to you. Moore's have been privileged to supply equipment to transport persons arriving at and leaving the International Airport in Greater Winnipeg when the airport was managed in succession by the St. James-Winnipeg Airport Commission, then Air Canada, and later by the Department of Transport of the federal government. This covers a period of more than 20 years and, by practical experience, Moore's have been compelled to become aware of the nature of the service required and the high standard of service which the Department of Transport justifiably expects to receive. Moore's have conscientiously endeavoured at all times to provide that service.

In order to provide a high standard of efficiency, and safe and desirable transportation, Moore's have for several years instituted a carefully-planned program for their drivers and related employees. Rules are given to the employees in booklet form, meetings are held and addresses are received from safety experts. Safety and other bonus awards are awarded to deserving personnel. Drivers are encouraged and required to keep their equipment clean and in good repair, and facilities are provided by Moore's to make certain that that is done.

[Interpretation]

Elle possède deux filiales, dont la Yellow Cab Ltd et la Grosvenor Taxi (1961) Ltd, les deux exploitées en vertu de la même direction intégrée. Ensemble, elles ont en fait 203 voitures, 3 limousines de sept à neuf places, un nouvel autobus à neuf places et un autobus à 39 places. Elles sont prêtes à acheter tout nouveau matériel nécessaire à l'avenir.

Le Grand Winnipeg limite le nombre de ses taxis à 400. Il serait peut-être intéressant, messieurs de noter que cette limite existe depuis plusieurs années. Il y a eu des demandes successives formulées devant la régie des taxis pour augmenter ce nombre mais chaque demande a été refusée jusqu'à maintenant. La régie du taxi du Manitoba en vertu des dispositions de la Loi sur le taxi du grand Winnipeg, une loi de la province du Manitoba, octroie les permis aux véhicules. Tous les chauffeurs détiennent un permis et l'approbation de la régie du taxi pour le grand Winnipeg. Ils doivent être recommandés par la Commission de police de la ville de Winnipeg.

Ci-après, nous décrirons l'opération comme étant la Moore's. Dans cet exposé, je ne mentionnerai pas la série d'ententes conclues par la Moore's car je suis sûr que vous les avez à votre disposition. La Moore's a joui du privilège de fournir les installations en vue de transporter les personnes arrivant à l'aéroport international du grand Winnipeg et en repartant depuis que cet aéroport a été dirigé successivement par la commission de l'aéroport St. James-Winnipeg, puis par Air Canada et, plus tard, par le ministère des Transports du gouvernement fédéral. Cette période s'échelonne sur plus de 20 ans et, vue son expérience passée, Moore's a dû se rendre compte de la nature du service requis ainsi que les hautes normes de service dont le ministère des Transports s'attend avec raison. Moore's a toujours essayé de façon consciencieuse de procurer ce service.

Étant donné la haute norme d'efficacité et en vue de fournir un transport sûr et souhaitable, Moore's a, depuis plusieurs années, inauguré un programme soigneusement préparé à l'intention de ses conducteurs et autres employés. Des règlements, sous forme de brochure, sont transmis aux employés. Des réunions ont lieu et des conseils sont formulés par des experts en sécurité. On accorde des bonis pour la prudence et autres au personnel qui le méritent. On encourage les chauffeurs et on exige d'eux que leur matériel soit propre et en bon état. La compagnie s'assure que toutes les dispositions voulues sont prises.

[Texte]

[Interprétation]

There have been many changes in the airline industry over the period of the past 20 years and persons look to the airlines to provide a very highly standardized service.

When a person plans a journey by air the trip originates and terminates at his home, hotel or office.

The airlines are compelled to recognize this permanent condition as part of their responsibility. Inconvenience at either end of an airline affects the airline's image and well-being. To provide the kind of service which the passengers demand there must be a 24-hour service and transportation must be available at all necessary times. Late arrivals, unscheduled charter flights, bad weather and other difficulties, are confronted by the firm supplying transportation—and it is through experience and knowledge of all the difficulties that a high standard of service can be maintained.

Independent operators do not have these facilities and lack the highly specialized or any form of management which is necessary to provide adequate and satisfactory service.

Any taxicab may convey passengers to the airport and may pick up passengers if the passenger has requested the service or the service has been prearranged. It is estimated that such service constitutes less than 8 per cent of the total. The owners supplying such service are not obligated to meet any standard, they have no dispatchers and pay no fee to the Department of Transport. When I speak of dispatchers, I am referring to the dispatchers at the air terminal.

Taxicab service is at all times subject to peak load situations. It is brought about by special events, weather conditions, diversion of aircraft by reason of weather, and a variety of other causes.

If independent operators were to be granted the same privileges as Moore's, it would lead to a very unfortunate situation. Such operators would be present to pick up peak load traffic but in the periods when traffic became sparse, the obligation would be left to the established carrier. Surely it would not be fair to request the established carrier to provide twenty-four-hour ground service on a satisfactory basis if this additional service is authorized by creating common stands. The following is an editorial from the *Financial Post* dated October 25th, 1969:

The issue is service

Au cours des 20 dernières années, l'industrie aérienne a conçu de nombreux changements et on s'attend d'en obtenir dont les normes sont très élevées.

Tout voyageur par avion part et revient à son domicile, à son hôtel ou à son bureau.

Les lignes aériennes doivent reconnaître cette condition permanente comme faisant partie de leurs responsabilités. Les inconvénients au départ ou à l'arrivée reflètent l'image et le bon services des lignes aériennes. Afin de prévoir le genre de service qu'exigent les voyageurs, celui-ci doit s'entendre sur toutes les 24 heures et le transport doit être disponible en tout temps. Les arrivées tardives, les vols nolisés, la température inclemente et ces autres difficultés qui surgissent incombent à la société qui assure le transport. Grâce à l'expérience et à la connaissance de toutes ces difficultés, on peut maintenir un service de haute qualité. Les exploitants autonomes ne jouissent pas de ces installations et sont privées de toute gestion hautement spécialisée afin de procurer un service suffisant et satisfaisant.

Tout taxi peut transporter des voyageurs à l'aéroport et les recueillir à condition que ceux-ci le demandent sur-le-champ ou au préalable. On estime qu'un tel service constitue moins de 8 p. 100 du transport total. Les propriétaires d'un tel service ne sont tenus de se conformer à aucune norme. Ils n'ont pas de répartiteurs et ne versent aucuns honoraires au ministère des Transports. Les répartiteurs sont, évidemment, ceux-là qui sont postés au terminus de l'aéroport.

Le service de taxi est toujours sujet à des situations exigeant un plein rendement dues à des événements particuliers, à l'état de la température, le réacheminement des avions à cause d'intempéries et une foule d'autres facteurs.

Si on accordait aux exploitants indépendants les mêmes privilèges que Moore's, il en résulterait de pénibles situations. Ces gens seraient présents aux heures de pointes et quand l'activité serait à un bas niveau ce serait l'exploitant attiré qui devrait s'en charger. Ce ne serait assurément pas juste de demander aux transporteurs établis de fournir un service de 24 heures de façon satisfaisante si le service additionnel était autorisé en créant des postes en commun. Suit un éditorial du *Financial Post* du 25 octobre 1969.

C'est une question de service.

[Text]

Those "monopoly" taxi services at Canadian airports give the air traveler mighty fine service and many Canadian businessmen would be glad to attest to this truth.

The taxis that roam city streets serve their purpose passably or poorly but for airport trips most people on tight schedules don't want them.

The airport taxi services are obliged by their deal with the airport to have cars available at all the strange hours around the clock that air travelers may need them. The street-roving taxis can't be depended upon to do this.

The airport taxi services nearly all the time have cars in first-rate condition, drivers who know how to drive sensibly and bookers, who, when asked for a car at 6:15 are extremely good at sending a car at 6:15.

Street taxis are very often dreadful, dirty semi-wrecks with dangerous tires. Sometimes those same words apply to drivers. And what traveler will depend on them to deliver cars at the time requested?

Monopoly is a dirty word but it needs examination.

We have telephone, electric light, water works monopolies. That is, all of us in any community do business with the same outfit. Our lives would be immensely complicated and costs of the service would soar if, for instance, a metropolis were served by three telephone systems. That would mean many of us would need three telephone sets and three telephone books.

So on some things only a monopoly can give the consumer the kind of service he wants.

The airport taxi set-up is an example. The periodic outbursts of street taxi people should be ignored because the street taxi people aren't set up to give the customer the kind of service the airport taxi firms do.

And forget about the bad connotation of the word monopoly. Only a monopoly airport taxi service can serve the customer well.

Conditions vary at different airports. The International Airport in Greater Winnipeg is some five miles from the centre of the City. Passengers are conveyed to hotels for \$1.00 and they are conveyed

[Interpretation]

Les services de taxis qui exercent un monopole aux aéroports canadiens donnent aux voyageurs un excellent service et plusieurs hommes d'affaires canadiens seraient prêts à l'attester.

Les taxis parcourant les rues de la ville font leur travail de façon passable ou médiocre. Lorsqu'il s'agit de trajets vers l'aéroport, les gens affairés n'en veulent pas. Aux termes de leurs contrats, les services de taxi sont tenus d'avoir des voitures à la disposition des voyageurs par avion, à toute heure du jour ou de la nuit. On ne peut compter sur les taxis qui font la maraude pour ce service. Les services de taxis d'aéroports conduisent presque tout le temps des véhicules en bon état, des chauffeurs qui savent conduire raisonnablement et des répartiteurs à qui on demande une automobile à 6 h. 15 et qui s'exécutent. Les taxis parcourant les rues sont très souvent pitoyables, utilisant des bagnoles sales et roulant sur des pneus en état dangereux. Les chauffeurs sont quelquefois dans un état analogue. Qui peut compter sur eux lorsqu'il s'agit de voyager à une heure convenue?

Un monopole évoque une idée repoussante mais il faut y regarder de près.

Il existe des monopoles du téléphone, de l'hydro et de l'eau et chacun de nous, dans sa collectivité fait affaires avec l'un d'eux. Notre vie s'en trouverait grandement compliquée et les frais de service monteraient en flèche, si, par exemple, trois réseaux téléphoniques desservaient une métropole. Ainsi, plusieurs d'entre nous auraient trois appareils de téléphone et trois annuaires téléphoniques.

Par conséquent, dans certains cas, seul un monopole peut procurer au consommateur le service auquel il s'attend.

La structure du service des taxis pour les aéroports en est un exemple. On ne devrait pas tenir compte des revendications passagères des taxis maraudeurs parce qu'ils ne sont pas en mesure de donner aux clients le genre de service que le peuvent les compagnies de taxis d'aéroport.

Oublions donc l'aspect péjoratif des monopoles. Seul un tel organisme peut bien desservir le client.

Les conditions varient selon les aéroports. L'aéroport international du grand Winnipeg se trouve à quelque 5 milles du centre de la ville où les voyageurs y sont transportés vers les hôtels à raison

[Texte]

[Interprétation]

to their homes at the metered rate. All taxicabs have meters in Greater Winnipeg.

When independent operators put forward their claims to supply transportation to and from airports they appear in the role of persecuted members of the industry, and it provokes a strong emotional appeal. In 1964, there was a series of demonstrations which occurred contemporaneously at both eastern and western airports. Considerable publicity was given by the press and radio to the demands of the independents. At that time, Edmonton airport was being completed. Strong representations were made by independent operators and the Department of Transport decided to work out a scheme whereby the independent operators would be provided an opportunity to pick up passengers at that airport.

It is a matter of record that, after a trial, it became necessary to revert to the old system because the experience had proven to be very unsuccessful.

The Hon. Mr. Lambert from Edmonton made comments—and I have said here, gentlemen, that it was in the House of Commons but I could stand corrected, it might have been before a Standing Committee of the House—in Ottawa, when he was sitting as a member, in criticism of the change. He said it resulted in chaos and it is hoped that what happened in Edmonton in 1964 will not be repeated in 1970.

Now, gentlemen, I have a copy of something from *Hansard*—as a matter of fact I wrote to Mr. Lambert and he was kind enough to send it to me—but it is not too easy to read. It is short and I would like to read, and, Mr. Chairman, if you would like me to have it typed, I could send copies of the typed version.

The Chairman: As long as we know the page of the speech, we will be able to find it in Ottawa.

Mr. McArthur: I will see to it that you get that, Mr. Chairman. This is what Mr. Lambert said:

Mr. Chairman, I might point out for the information of the hon. members that we in Edmonton are now back to the happy situation, we think, of one standard contract or in this respect. For a number of years there was always a problem with dual contractors, either once a week or once a month. The Minister can consult his files but I am sure he knows that Edmonton International Airport may be engraved on the hearts of certain officials of his Department as a result of certain

de \$1.00 et à leur résidence au taux du taximètre. Dans le grand Winnipeg, tous les taxis sont munis d'un taximètre.

Lorsque des exploitants indépendants se réclament le droit de faire le transport aux aéroports, ils se prétendent persécutés par cette industrie, ce qui provoque chez eux de fortes réactions émotives. En 1964, se sont produites toute une série de démonstrations s'étant déroulées simultanément aux aéroports de l'Est et de l'Ouest. Les journaux et la radio ont à grands frais fait écho aux revendications des indépendants. A ce moment-là, on achevait l'aménagement du nouvel aéroport d'Edmonton. Les exploitants autonomes ont formulé de fortes instances et le ministère des Transports a donc établi un plan selon lequel ces indépendants seraient en mesure de recueillir les voyageurs à cet aéroport. On sait que, une fois l'expérience tentée, on a dû revenir à l'ancien système parce que l'essai s'était révélé très infructueux.

Aux dires de l'honorable M. Lambert (Edmonton-ouest)—j'ai déjà dit que c'était à la Chambre des communes, on me corrigera si j'ai tort, c'était peut-être à un comité permanent des Communes—alors qu'en sa qualité de député il s'élevait contre ce changement et déclarait que le désarroi régnait tout en formulant l'espoir que ce qui s'est passé à Edmonton en 1964 ne se répètera pas en 1970.

Messieurs, j'ai en main un extrait du *hansard*—que j'ai demandé à M. Lambert et qui a été assez aimable de me l'envoyer—et la lecture n'en est pas facile. C'est bref et j'aimerais en donner lecture. Si M. le président y consent, je le ferai dactylographier et j'en distribuerai des copies.

Le président: Si on nous dit de quelle page il s'agit, nous pouvons l'obtenir à Ottawa.

M. McArthur: Je vais m'assurer qu'on vous le remette, monsieur le président. Suit la citation des remarques de M. Lambert:

Monsieur le président, il serait peut-être utile que je signale aux députés qu'à Edmonton, nous sommes revenus à la meilleure méthode, croyons-nous, puisque nous n'avons qu'un entrepreneur. Pendant un certain nombre d'années, il y a toujours eu un problème causé par la présence de deux entrepreneurs, soit une fois la semaine ou une fois par mois. Le ministre peut consulter ses dossiers, mais il sait sûrement que l'aéroport international d'Edmonton doit être gravé dans la

[Text]

concessions which were made. When they die I am sure it will be engraved on their hearts because it gave them nothing but trouble.

I would point out to hon. members that the conditions of these contracts are very stringent. The Department does get a substantial return which is part compensation for the facilities which are provided at international airports by the Crown of Canada. In addition to that, are the so-called non-privileged taxi companies prepared to put up the equivalent of automobile insurance for the protection of passengers as is required by the contractors under his contract with the Crown? Are the drivers to be uniformed? Again, are they to be there at all hours? After all, a private individual in a taxi business for himself will go after the traffic wherever it is, whatever the hour of the day. Is the contractor going to make sure that there are cars available during all the hours of the night when there is little traffic and yet there is a requirement for taxis. All a passenger who is unable to obtain taxi service has to do is to complain to the airline; then there follows a quick reaction on the part of the taxi contractor.

I can assure hon. members that this business of unlimited pick-up service at an international airport can lead to grief. I have heard of slashed tires and sugar cubes in the gas tanks. Competition gets a little rugged at times. I am not suggesting the people involved in this dispute are resorting to that sort of thing but it certainly has been the experience in many places that when you have this rather keen competition for passengers, times do get rough. It is far better for the department, the air lines and the passengers to have the facilities handled under one reputable contractor who, after all, got his contract on the basis of a tender.

It is respectfully submitted that owner operated taxicabs are not in a position to provide transportation to the airport unless they could expect *immediate* return fares. The authorized carrier, on the other hand, might be obliged to wait long periods for late incoming aircraft. It is respectfully submitted that the economics of the taxicab business do not permit owners to carry the overhead of such long gaps between fares. In practice, they could not be depended on to wait for passengers.

[Interpretation]

mémoire de certains fonctionnaires de son ministère, par suite de certaines concessions de taxi qui y ont été consenties. Je suis sûr qu'ils vont s'en souvenir jusqu'à leur mort, car cela ne leur a causé que des ennuis.

Je signale aux députés que les conditions de ces contrats sont très rigoureuses. Le ministère obtient un gain considérable, en partie en retour des installations que la Couronne fournit aux aéroports internationaux. D'autre part, les entreprises de taxi dites sans privilège sont-elles disposées à fournir l'équivalent de l'assurance-automobile pour la protection des voyageurs, comme le contrat conclu avec la Couronne l'exige de l'entrepreneur? Les conducteurs doivent-ils porter l'uniforme? Enfin, devront-ils être là à toute heure? En définitive, un particulier qui fait du taxi pour lui-même va chercher les clients où ils sont, quelle que soit l'heure du jour. L'entrepreneur va-t-il faire en sorte qu'il y ait des voitures disponibles à toute heure de la nuit, quand il n'y a que peu de clients? Le voyageur incapable d'obtenir un service de taxi n'a qu'à se plaindre à la compagnie aérienne, ce qui suscite une vive réaction de la part de l'entrepreneur de taxi.

Je puis fournir aux honorables députés l'assurance que la sollicitation excessive des clients à un aéroport international peut mener à des difficultés. Je sais que des pneus ont été coupés et que des morceaux de sucre ont été mis dans des réservoirs à essence. La concurrence peut parfois être assez âpre. Je ne veux pas dire que les personnes mêlées à ce conflit ont recours à une telle tactique, mais l'expérience a démontré à bien des endroits que lorsqu'il y a une concurrence aussi vive pour obtenir de la clientèle, on peut en voir de toutes les couleurs. Il est de loin préférable que le ministère, les lignes aériennes et les passagers bénéficient de ces services grâce à un contrat conclu avec un entrepreneur digne de confiance qui, somme toute, a obtenu son contrat par voie d'adjudication.

Nous soutenons respectueusement que les taxis exploités par leurs propriétaires ne sont pas en mesure de prévoir un transport à l'aéroport à moins de compter sur le retour immédiat de voyageurs. Le transporteur autorisé, d'autre part, pourrait peut-être attendre longuement les avions en retard. On prétend donc que l'aspect économique de l'industrie du taxi ne permet pas aux propriétaires de supporter un tel fardeau pendant ces périodes creuses. En pratique, on ne pourrait s'attendre d'eux qu'ils attendent les voyageurs.

[Texte]

[Interprétation]

● 0955

Out of the quota of 400 taxicabs for Greater Winnipeg, Moore's is the only owner that has licensed limousines or buses. In Greater Winnipeg, there are also several taxicab firms using a common name but which consist of several owners of a single or two taxis. They operate through a cab broker who accepts calls and conveys them to the independent owners. Broken down, it would appear that there are approximately 154 taxicabs in Greater Winnipeg that are operated in this way. And if you add that to the 203, you have a total then of 357 cabs out of a total of 400.

These operators have no dispatchers at the airport, no company repair facilities or car wash, and lack integrated and highly specialized management so necessary to supply the kind of transportation service demanded by the airlines.

It should be pointed out that a large Metro Transit bus operated by the Metropolitan Corporation of Greater Winnipeg conveys passengers for hire to and from the Winnipeg International Airport on a regularly scheduled route to designated locations in Greater Winnipeg.

Moore's have on many occasions been congratulated for the high standard of service which they supply. It is inevitable that individual complaints have been received concerned with an unexpected incident. In all cases, Moore's, through its supervisors, have carefully reviewed each situation and have taken steps to prevent its repetition.

It has been the experience at other airports that if unauthorized vehicles are permitted to cruise past the entrance to the terminal building, it is certain to cause congestion and create difficulty in loading and unloading for the authorized carrier.

Moore's are intending to make further substantial investment in rolling stock, plant equipment and auxiliary services in order to serve the ever-increasing and ever-changing demands to provide the highest form of airline transportation—and these capital outlays are predicated upon their continuance as the operating authority.

Since Moore's have been the authorized carriers from the Winnipeg International Airport, competition has increased in many ways which were never contemplated when the Agreements were entered into. Private car registrations in the Greater Winnipeg area have increased, I could say, by leaps and bounds. In some years they have almost doubled themselves. In

Du nombre de 400 taxis autorisés pour le grand Winnipeg, Moore's est le seul propriétaire qui a des limousines ou des autobus immatriculés. Dans le grand Winnipeg existent également plusieurs compagnies de taxis connues sous un seul nom comprenant plusieurs propriétaires d'une ou deux voitures. Ces sociétés fonctionnent par l'entremise d'une centrale de taxis recevant les appels et les transmettant aux propriétaires indépendants. Il semble qu'il y aurait environ 154 taxis répartis dans le grand Winnipeg et qui sont exploités de cette façon. Si on les ajoute aux 203 autres, il y en a 357 sur un total de 400.

Ces entreprises n'ont pas de répartiteurs à l'aéroport, ni d'installations de réparages ou de lavage. Elles sont privées d'une gestion intégrée et hautement compétente qui sont tellement nécessaires pour assurer le genre de transport exigé par les lignes aériennes.

On devrait signaler qu'un très grand autobus exploité par la corporation métropolitaine du grand Winnipeg transporte les voyageurs de l'aéroport international de Winnipeg, aller et retour, grâce à un itinéraire prévu à des endroits du grand Winnipeg.

Moore's, s'est, à plusieurs occasions, mérité des félicitations pour la haute qualité de son service. Il est inévitable que des plaintes parviennent à la suite d'incidents imprévus. Dans tous les cas, Moore's, par l'entremise de ses surveillants, a examiné sérieusement chaque cas et a pris des mesures afin d'éviter des situations analogues.

L'expérience acquise à d'autres aéroports démontre que, si des voitures non autorisées peuvent circuler vis-à-vis l'entrée du terminus, des embouteillages se produisent sûrement, ce qui crée des difficultés au transporteur reconnu lorsque les gens montent et descendent de ses voitures.

Moore's se propose d'investir d'autres fonds importants dans son matériel roulant, ses installations et autres services afin de suffire aux exigences allant s'accroissant et toujours nouvelles du service aérien. Ces mises de fonds sont fondées sur le maintien en vigueur de son accréditation. Depuis que Moore est le transporteur autorisé de l'aéroport international de Winnipeg, la concurrence s'est accrue de plusieurs façons qu'on n'avait pas prévues lorsqu'a été conclu le contrat. Le nombre d'immatriculations d'automobiles particulières a augmenté prodigieusement. Au cours des dix dernières années, pendant la belle saison, des parents ou des amis vont souvent chercher les voyageurs à l'aérogare et c'est quand la température est clémente plutôt que lors du mauvais état des routes.

[Text]

[Interpretation]

the past 10 years and in good weather, relatives or friends frequently call and pick up passengers in the terminal building. These pick-ups are made more in good weather than when road conditions are bad.

There are 4 U-drive firms with booths and telephone facilities adjacent to the doorway into the terminal building operated by Budget U-drive, Hertz U-Drive, Tilden U-drive and Avis U-Drive. The U-drive business has increased by leaps and bounds and definitely affects the number of passengers to be conveyed to and from the airport by the authorized carrier. More than adequate parking facilities are provided adjacent to the terminal building and it is now possible for an air traveller to leave his car on a parking lot and have it delivered to him upon his return. This in turn lessens the number of users of vehicles provided by the authorized carrier. And then, as I have mentioned before, many passengers are carried to and from the airport by Metro bus.

The various methods of transportation that are now being used by air travellers also tend to create congestion in the loading areas and make it all the more difficult for the authorized carrier to load and to unload passengers and baggage.

Under Manitoba regulations the taxicab owner is required to carry \$50,000.00 public liability insurance but under the agreement of Moore's with the Department of Transport it is necessary, and I say quite properly so, to carry public liability coverage for the sum of \$200,000.

Moore's at all times have received the utmost consideration from officials of the Department of Transport in Ottawa and Winnipeg, and wish to thank them for their advice and assistance.

In closing, Mr. Chairman and honourable gentlemen, Moore's thank you for the opportunity of presenting this submission to you on its behalf.

All of which is respectfully submitted.

Now I would think Mr. Boothroyd has been with Moore's Taxi from the time that the international airport was built at Stevenson Field. He has had a wide range of experience, he has been able to see the difficulties with which his firm has been confronted, and I think it would be much better for Mr. Boothroyd and Mr. Hook to answer any questions you have instead of directing them to a mere lawyer. I presented the brief and have some knowledge of the business itself, but I do not have the practical experience.

Tout près de la sortie de l'aérogare se trouvent des installations, cabines téléphoniques comprises, de quatre sociétés de location d'automobiles dont Budget U-Drive, Hertz U-Drive, Tilden U-Drive et Avis U-Drive. Ce service a connu un essor remarquable et se reflète sûrement sur le nombre des voyageurs empruntant les services du transporteur accrédité. Des aires de stationnement amplement suffisantes sont situées près du terminus et tout voyageur peut y laisser sa voiture et la reprendre à son retour. Par conséquent, le nombre d'usagers des voitures du transporteur autorisé s'en trouve amoindri. En outre, je le répète, l'autobus Métro transporte des voyageurs aller et retour à l'aéroport.

Ces divers modes de transport qu'utilisent les voyageurs tendent à créer de la congestion dans les zones de chargement, ce qui rend encore plus difficile pour le transporteur autorisé la montée et la descente des voyageurs et des bagages.

Aux termes des règlements du Manitoba le propriétaire d'un taxi doit détenir une assurance de responsabilité publique au montant de \$50,000. Mais, en vertu de l'entente qu'a conclue Moore's avec le ministère des Transports, il est nécessaire, et à bon droit que cette firme détienne une assurance de responsabilité publique de \$200,000.

En tout temps Moore's s'est vu accorder tous les égards de la part des fonctionnaires du ministère des Transports à Ottawa et à Winnipeg. Je désire les remercier de leurs conseils et de leur aide.

En terminant, monsieur le président et messieurs, j'aimerais aussi vous dire que Moore's vous remercie d'avoir pu avoir l'occasion de vous présenter ce mémoire.

Le tout respectueusement présenté.

Je dirais que M. Boothroyd a été à l'emploi de *Moore's Taxi Ltd.* depuis l'aménagement de l'aéroport Stevenson Field. Son expérience porte sur de nombreux domaines; il a su déceler les problèmes auxquels son entreprise s'est mesurée. Ce serait probablement préférable que M. Boothroyd et M. Hook répondent à toutes les questions que vous auriez à poser plutôt que de les adresser à un simple avocat comme moi. J'ai préparé le mémoire et je connais certains aspects de l'entreprise mais je ne possède pas de connaissances pratiques du sujet.

[Texte]

[Interprétation]

The Chairman: Thank you very much, Mr. McArthur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McArthur. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: I have one or two questions about the financial situation of your firm.

M. Forrestall: Je voudrais poser une ou deux questions quant à l'état financier de votre compagnie. Celle-ci est-elle d'appartenance canadienne? Si oui, y est-il question de fonds du Manitoba ou de Winnipeg?

Is the ownership Canadian and, if so, is Winnipeg or Manitoba money involved?

Mr. Frank Boothroyd (President and General Manager, Moore's Taxi (1961) Ltd.): Fully Canadian, fully Winnipeg.

M. Frank Boothroyd (Président et gérant général de Moore's Taxi (1961) Limited): Entièrement canadienne et établie à Winnipeg.

Mr. Forrestall: At one point you mentioned that you are prepared to extend your investment in capital stock, and I presume this means buses or possibly wheel chair for patients and so on.

M. Forrestall: A un moment donné, vous avez dit que vous étiez prêt à investir d'autres fonds dans des capitaux d'exploitation. Je suppose qu'il s'agit d'autocars ou peut-être de chaises roulantes ou autre équipement. Est-ce là votre intention?

Is this what you intend?

Mr. Boothroyd: Whatever is necessary, sir.

M. Boothroyd: Tout ce dont nous avons besoin, monsieur.

Mr. Forrestall: Do you have any definite plans to increase your equipment? For example, do you plan during 1970 to buy another bus?

M. Forrestall: Avez-vous élaboré des projets précis en vue d'accroître votre équipement? Ainsi, en 1970, avez-vous l'intention d'acheter un autre autocar?

Mr. Boothroyd: We have one new bus now and we have plans to add additional equipment as it is required.

M. Boothroyd: Nous avons un nouvel autocar maintenant et nous nous procurerons d'autres installations au fur et à mesure que les circonstances le motiveront.

Mr. Forrestall: Is your financing through banks or other institutions?

M. Forrestall: Le financement de votre entreprise se fait-il par le truchement des banques ou d'autres institutions?

Mr. Boothroyd: We have been in business a long time and we are able to finance ourself.

M. Boothroyd: Nous sommes en affaires depuis longtemps et nous pouvons nous financer nous-mêmes.

Mr. Forrestall: Might I ask then one or two brief questions about the operations at the airport.

M. Forrestall: Je voudrais alors poser une ou deux courtes questions quant aux opérations à l'aéroport.

Because I am not familiar with the layout there and we have not had an opportunity to talk to any of the departmental officials out at the airport, does the trucking of freight and so on in and around the airport in any way hamper or slow down your ability to swiftly service deplaning passengers?

Étant donné que je ne connais pas la situation là et vu que nous n'avons pas eu l'occasion de rencontrer là les fonctionnaires du ministère, le service de camionnage ou de fret aux alentours de l'aéroport nuit-il ou ralentit-il le service des voyageurs qui descendent d'avions?

Mr. Boothroyd: Air Canada has a terminal which is a distance away from the airport and there is no difficulty in that way.

M. Boothroyd: Air-Canada possède un terminus qui est éloigné de l'aéroport. Il n'y a aucun problème de ce côté.

Mr. Forrestall: Is there any difficulty during peak travelling periods to and from your points in the city to the airport?

M. Forrestall: Éprouvez-vous des difficultés pendant les heures de pointe pour aller et venir de la ville à l'aéroport?

[Text]

Mr. Boothroyd: If you mean as far as traffic is concerned, yes, at times it is very very difficult.

Mr. Forrestall: Is there a definite bottleneck somewhere en route, or is it just a generally bad situation?

Mr. Boothroyd: Well, in the downtown areas, particularly on Fridays, certain holidays and the day before, traffic moves very very slow and it is very difficult. Where normally it would take 10 to 15 minutes it sometimes takes three-quarters of an hour, particularly at the heavy time.

Mr. Forrestall: How far would it be from the Fort Garry Hotel out to the airport?

Mr. Boothroyd: It is a little over five miles.

Mr. Forrestall: That is not too bad at all. Some have much further than that to travel.

I will pass for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to compliment Mr. McArthur on his well-presented brief. It is concise and has a good deal of information in it.

I notice that you have one bus. Do you handle practically all the traffic from and to the airport with taxicabs.

Mr. Boothroyd: That is correct, sir, with the exception of the limousines of course.

Mr. Pringle: How many pick-up spots do you have in Winnipeg for air line traffic?

Mr. Boothroyd: The Fort Garry Hotel and the Marlborough Hotel are the main centres, but we do pick up at two other hotels.

Mr. Pringle: You state in your brief that air line trips originate and terminate at the passenger's home. A metered cab service is one type of transportation and a \$1 flat rate from these pick-up spots to the airport is another.

Mr. Boothroyd: That is correct.

Mr. Pringle: Has your firm given any thought to any type of a flat-rate system in the future where

[Interpretation]

M. Boothroyd: Si vous faites allusion à la circulation, c'est très pénible parfois.

M. Forrestall: Y a-t-il de vrais embouteillages en cours de route ou les conditions sont-elles en général mauvaises?

M. Boothroyd: Le vendredi surtout, dans le centre-ville, certains jours fériés et la veille, la circulation se fait à pas de tortue et c'est très difficile. Alors que normalement, le parcours est de dix à quinze minutes, il faut parfois 45 minutes, surtout aux heures de pointe.

M. Forrestall: Quelle est la distance entre l'hôtel Fort Garry et l'aéroport?

M. Boothroyd: Un peu plus de 5 milles.

M. Forrestall: C'est pas si mal. D'autres ont des distances beaucoup plus longues à parcourir. C'est tout pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je désire féliciter M. McArthur de son mémoire bien rédigé. Il est précis et contient bien des renseignements.

Je vois que vous exploitez un autobus. En pratique, vous occupez-vous de tout le trafic-voyageurs à l'aéroport aller et retour?

M. Boothroyd: Oui, c'est exact, sauf dans le cas des limousines, bien entendu.

M. Pringle: A Winnipeg, à combien d'endroits recueillez-vous les voyageurs destinés à l'aéroport?

M. Boothroyd: C'est surtout à l'hôtel Fort Garry et à l'hôtel Marlborough, mais nous en accueillons à deux autres hôtels.

M. Pringle: Vous dites dans votre mémoire que les voyageurs par air partent d'abord de leur demeure et c'est là qu'ils reviennent. Le service de taxis à taximètre est un genre de transport et il y a aussi un tarif uniforme de \$1 depuis ces endroits d'accueil jusqu'à l'aéroport.

M. Boothroyd: C'est juste.

M. Pringle: Votre firme a-t-elle songé à un mode tarifaire uniforme éventuel où les passagers seraient

[Texte]

[Interprétation]

passengers are grouped and can be picked up at their homes and delivered to the airport and vice versa?

groupés ou recueillis à leur demeure pour être acheminés vers l'aéroport ou inversement?

Mr. Boothroyd: We have that under advisement, sir, it already has been discussed with the authorities here, and approval has been given to put it in if it is necessary.

M. Boothroyd: Nous y songeons. Nous en avons déjà fait part aux autorités locales et on nous en a déjà signifié l'approbation si cela devenait nécessaire.

Mr. Pringle: You say "if it is necessary". Would you care to tell us what the present findings of your study or investigation are? Do you feel there will be wide acceptance of this sort of program?

M. Pringle: Vous dites «si cela devenait nécessaire». Nous diriez-vous à quoi ont abouti vos études et enquêtes actuelles? Accepterait-on d'emblée un tel programme?

Mr. Boothroyd: Winnipeg's airport is so centrally located that it is a little different than most other airports in that people usually want to go direct from the airport to their homes. Ordinary taxicab rates are very close to the \$1, unless they are a long way away. Two people can ride for an average of \$1.50 or \$1.25 each. Consequently a need of that nature is not too vital because they have this service. And it is quicker with a taxicab.

M. Boothroyd: L'aéroport de Winnipeg étant bien centré, il diffère quelque peu de la plupart des autres aéroports étant donné que les gens veulent habituellement se rendre directement de l'aéroport à leur foyer. Les tarifs des taxis se situent à près de \$1, à moins de parcours plus longs. En moyenne, il en coûte à deux personnes \$1.50 ou \$1.25 chacune. Par conséquent, un besoin de cette nature ne s'impose pas tellement vu l'existence de ce service. On se rend plus rapidement en taxi.

Mr. Pringle: The metro bus travels to the airport and I presume anybody from any part of Winnipeg, by use of transfers, can travel from their home to the airport on these buses.

M. Pringle: L'autobus métropolitain se rendant à l'aéroport, j'imagine que quiconque, demeurant à quelque endroit de Winnipeg peut, au moyen de correspondances, se rendre de chez lui à l'aéroport au moyen de ces autobus.

Mr. Boothroyd: That is right—25 cents single fare, sir.

M. Boothroyd: Exactement, 25 cents pour ce trajet.

Mr. Pringle: Do a lot of people travel to and from the airport on the metro bus?

M. Pringle: Est-ce que bon nombre de gens se rendent à l'aéroport et en reviennent au moyen de l'autobus métropolitain?

Mr. Boothroyd: Not too many, but it is used. It is not a heavy run.

M. Boothroyd: Pas tellement, mais on l'utilise. Ce n'est pas une route très achalandée.

Mr. Pringle: This information we are getting will be pretty important when we start making our recommendations. A universal problem is that independent taxicabs want the privilege of picking up passengers at the airport and the standard rebuttal is that if this were granted they would not be able to assure to the general public service but would use it to their advantage instead. I notice you also mention that in your brief.

M. Pringle: Les renseignements que nous obtenons ainsi nous seront très utiles lors de la rédaction de nos recommandations. Le problème universel d'ailleurs, c'est que les propriétaires de taxis indépendants veulent qu'on leur accorde le privilège de recueillir des voyageurs à l'aéroport. Le refus habituel se motive du fait que, si ce privilège était accordé, ils ne pourraient fournir des services au public en général et qu'ils en tireraient parti pour eux-mêmes. Je remarque que votre mémoire le signale.

Mr. Boothroyd: Well, sir, everything is based on responsibility and someone must be responsible, otherwise nothing really will work.

M. Boothroyd: Eh bien, monsieur, tout dépend de la responsabilité et il faut qu'on soit digne de confiance car rien ne fonctionnerait.

For instance, I had a complaint yesterday from our drivers about sending 20 cars, which were ordered. We have not any way of knowing how many people

Hier, par exemple, nos chauffeurs se sont plaints parce que nous avions dépêché 20 voitures commandées. Nous ne pouvons prévoir combien de personnes

[Text]

require taxicabs when the planes arrive. It is done on a sort of Houdini basis and we have to do the best we can because we do not get that information. Now we sent 20 cars and, out of those, six were there. The drivers came to see me yesterday and said "Boss, we waited an hour and a half, why can we not co-ordinate it a little better?" Well, people cannot take the responsibility unto themselves of just going when they feel like it. When it is busy there is no need to go to the airport because there is plenty of "Fast dollar" business downtown without deadheading, particularly if you have to struggle through traffic to get to the airport to service customers.

So we have that responsibility. It is only logical that the fast dollar factor will appeal to the individual operator, or to most people as far as that is concerned, unless there is a definite responsibility on someone to make sure that the cars are there, even under difficult conditions.

Mr. Pringle: Have you as high a percentage of deadheading to the airport as the independents have deadheading from the airport?

Mr. Boothroyd: It would be fairly close. We probably would have some advantages because we have a fair business throughout the entire area, but it would be fairly close.

Mr. Pringle: There is another question I would like to ask. I presume you have what they call speed lines, or direct telephone lines from various spots in the city to your office.

Mr. Boothroyd: That is correct, sir.

Mr. Pringle: How many would you have in Winnipeg?

Mr. Boothroyd: We have a large number. I would say 40.

Mr. Pringle: Do your competitors have many speed lines?

Mr. Boothroyd: No.

Mr. Pringle: It has been suggested in various areas that the contractor, the concessionaire, at the airport has more than an advantage with regard to hauling a passenger from and to the airport, inasmuch as he is in a position to influence the use of his cabs in various areas of the city by virtue of the fact that he has the airport contract. It gives him an advantage in the

[Interpretation]

descendront d'avion. Nous sommes pas magiciens et nous nous renseignons au mieux de nos connaissances. Nous avons donc commandé 20 voitures dont 6 se sont rendues. Les chauffeurs sont venus me voir hier en me disant: «Dites, patron, nous avons attendu pendant une heure et demie. Pourquoi n'existe-t-il pas un peu plus de collaboration?» Eh bien, on ne peut assurer soi-même cette responsabilité chacun à son gré. Lorsque les affaires tournent rondement, point n'est besoin pour ces gens d'aller à l'aéroport, parce que l'argent roule en ville sans qu'il faille faire le guet, surtout s'il faut se frayer un chemin à travers la circulation pour aller recueillir des clients à l'aéroport. Cela, c'est notre responsabilité.

Il n'est que logique de conclure que l'appât du gain rapide motive les taxis particuliers, comme d'ailleurs tout le monde, à moins que l'on confie à certains une responsabilité bien arrêtée de s'assurer que les voitures sont à leur poste, même en dépit de situations pénibles.

M. Pringle: Vos voyages allèges à l'aéroport, en fonction du pourcentage, sont-ils aussi nombreux que ceux des taxis particuliers?

M. Boothroyd: Il s'en rapprocherait. Nous aurions certains avantages parce que votre entreprise est assez rentable dans toute la région. Donc ce serait assez près.

M. Pringle: Je voudrais poser une autre question. J'imagine que vous avez des lignes dites rapides ou de téléphone direct entre différents endroits de la ville et votre bureau.

M. Boothroyd: Oui, c'est exact.

M. Pringle: Combien en avez-vous à Winnipeg?

M. Boothroyd: Nous en avons un très grand nombre. Je dirais que nous en avons 40.

M. Pringle: Vos concurrents ont-ils ces communications rapides?

M. Boothroyd: Non.

M. Pringle: On prétend, à de nombreux titres, que les entrepreneurs ou concessionnaires d'aéroport jouissent de plus d'un avantage dans le transport dans les deux sens des voyageurs, aux aéroports, vu l'influence qu'ils peuvent exercer grâce à l'utilisation de leurs voitures dans divers secteurs des villes vu les contrats qu'ils détiennent pour les aéroports. Il jouissent d'un

[Texte]

[Interprétation]

operation of his cabs to various hotels who are anxious to get airport traffic, and to various establishments who feel that they need to cater to the cab company that has this contract. Would you suggest that there may be a situation of this kind in Winnipeg?

Mr. Boothroyd: It is something like advertising. It is nebulous. It is difficult to put your finger on it. We say, of course, that we can give better service. We can do this. We can do that. But it is like advertising. We advertise heavily, and what returns we get back, we do not know.

Mind you, as far as the stop hotels—the Marlborough Hotel is one of the stops, and it is right on the street. Anyone can go there because it is a street, and it is built on that basis, and we do not have the concession there. The Fort Garry Hotel is off the street, and we do have the concession at the Fort Garry Hotel. But we have had it for a considerable number of years, and actually we obtained that concession by buying someone out who had obtained it.

Mr. Pringle: You would not think that Moore's Taxi (1961) Ltd. might be getting a particular advantage or may be suing this better contract to their advantage in persuading people to give them exclusives or assistance with regard to the taxicab service in the west of Winnipeg.

Mr. Boothroyd: I think the situation speaks for itself. We co-operate. We do not have any trouble in Winnipeg with the independent operators. We get along together. Every day is not like this. But we do co-operate, and we do feel that each and every one of us has a place in the particular business that we have to service.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. These are important points that I have wanted to get on the record, so that we can make comparisons in our deliberations.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, Mr. McArthur, and officials of Moore's Taxi (1961) Ltd. it is nice to see a member of the legal profession who is so humble. We are not accustomed to that in Ottawa.

Mr. Boothroyd, when the usual or the last contract was let with you, was it a tendered or a negotiated contract?

certain avantage à l'égard des hôtels rivalisant pour le transport vers les aéroports et d'autres endroits et se sentant tenus de favoriser les compagnies de taxi détentrices de tels contrats. A votre avis, cette situation existe-t-elle à Winnipeg?

M. Boothroyd: C'est un peu comme la réclame. C'est une question embrouillée et difficile à cerner. Nous disons, bien sûr, que notre service est préférable, que nous pouvons faire ceci ou cela. Mais cela ressemble à la publicité sur laquelle nous appuyons beaucoup. Nous ignorons quels en sont les résultats.

Remarquez bien, pour ce qui est des points d'arrêt—le Marlborough en est un et donne directement sur la rue. Les choses étant ainsi, n'importe qui peut s'y rendre et nous ne jouissons pas là de concession. L'hôtel Fort Garry est éloigné de la rue et nous y avons une concession dont nous profitons depuis quelques années et que nous avons achetée de quelqu'un qui s'y trouvait déjà.

M. Pringle: Ne croyez-vous pas que la *Moore's Taxi (1961) Ltd.* jouirait d'un certain avantage ou qu'elle tirerait parti de ce contrat afin de persuader les gens de lui accorder des droits exclusifs ou une certaine aide à l'égard du service de taxi dans la partie ouest de Winnipeg?

M. Boothroyd: Je crois que la situation saute aux yeux. Nous collaborons. Nous n'avons pas de difficultés avec les taxis indépendants de Winnipeg car nous nous entendons bien, même si ce n'est pas à tous les jours ainsi. Nous nous tendons la main car nous estimons que nous avons tous notre part de cette entreprise.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président. Ce sont là des points importants que je tenais à consigner au compte rendu afin que nous puissions établir des comparaisons à la suite de nos délibérations.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, monsieur McArthur et messieurs les dirigeants de la *Moore's Taxi (1961) Limited*, c'est agréable de constater la grande humilité d'un homme de loi. Nous ne sommes pas habitués à cela à Ottawa.

Monsieur Boothroyd, lorsque vous avez signé votre dernier contrat, était-ce à la suite d'appel d'offres ou de négociations?

[Text]

[Interpretation]

Mr. Boothroyd: It was negotiated, sir.

M. Boothroyd: Après négociations, monsieur.

Mr. Howe: During the period of years that you have had this contract, or your organizations has had it, have there been any open tenders or any calls for tenders?

M. Howe: Depuis le nombre d'année où vous ou votre organisation détenez ce contrat, a-t-on lancé des appels d'offres publics ou autres?

Mr. Boothroyd: Originally, years ago, yes. But not lately.

M. Boothroyd: Oui, il y a quelques années, mais pas récemment.

Mr. Howe: Were there many people or many other firms who tendered in this particular area at that time?

M. Howe: Est-ce que de nombreuses autres personnes ou firmes ont alors présenté des soumissions à ce moment-là?

Mr. Boothroyd: We have had very little competition from that point of view.

M. Boothroyd: A ce point de vue, la concurrence a été très faible.

Mr. Howe: I note in the contracts that you have written that the first one was for 10 per cent and the maximum was \$6,000. Is that the . . .

M. Howe: Je constate que dans les contrats que vous avez signés, le premier stipulait 10 p. 100 et que le maximum était de \$6,000. Est-ce le . . .

Mr. Boothroyd: That is correct, sir.

M. Boothroyd: C'est juste.

Mr. Howe: And the more recent one—there was no percentage named—was \$11,000. Is that correct?

M. Howe: Quant au plus récent—aucun pourcentage n'est précisé—il s'agit de \$11,000, n'est-ce pas?

Mr. Boothroyd: That is correct. From memory, that is correct.

M. Boothroyd: C'est juste, si je me rappelle bien.

Mr. Howe: In most of the contracts that we have been discussing, there was no stipulation as to a maximum amount of money. At the present time you are paying \$11,000 a year.

M. Howe: Dans la plupart des contrats dont nous avons parlé, aucune somme maximale n'est mentionnée. En ce moment vous payez \$11,000 par année?

Mr. Boothroyd: Yes.

M. Boothroyd: Oui.

Mr. Howe: What would that be as a percentage of your gross take?

M. Howe: Ce pourcentage équivaut-il aux recettes brutes?

Mr. Boothroyd: We feel that the 10 per cent figure is high. We feel that the figure actually should be in line between five per cent and seven and half, the reason for that being that there are certain other obligations like dead time, deadheading, lost time, extra labour to pay, and dispatchers to supply.

M. Boothroyd: Nous sommes d'avis que 10 p. 100 est un pourcentage élevé. Ce devrait être plutôt de 5 à 7½ p. 100, étant donné nos autres engagements tels que les périodes creuses, les voyages allèges, les pertes de temps et la rémunération des surnuméraires et des préposés aux communications.

Mr. Howe: Of course, in some of the areas the contract is costing them \$20,000 to \$30,000 a year for the right to service the airports. It would seem that you are getting a very favourable deal here at \$11,000 maximum.

M. Howe: Dans certaines régions, les concessionnaires déboursent de \$20,000, \$30,000 par année pour avoir le droit de desservir l'aéroport. Il semble que vous ayez actuellement une entente très favorable étant donné le maximum de \$11,000.

Mr. Boothroyd: Well sir, at other airports—it is all based on volume, and Winnipeg International Airport is in a different position. It is close to the city. A great many people—for instance, tomorrow is Sunday.

M. Boothroyd: Eh bien, monsieur, dans le cas des autres aéroports, on se fonde sur la quantité tandis que l'aéroport international de Winnipeg se trouve dans une situation différente, car il est près de la ville. Une

[Texte]

There will be practically no business there, particularly if it is a nice day. It will just be dead, because the line-up of friends and relatives and people meeting them at the airport is one of the factors.

If the airport was 15 or 20 miles away, people do not go so much, and a bus then has the opportunity, and several buses have the opportunity, of bringing the people down into the taxi area.

We are in what we call the taxi area, so a bus is more lucrative from the point of view of a profit situation than what it is on the other basis, because a bus has only the one labour cost, the one man, plus the fact that it can handle 25 to 40 people. If this airport was built at Headingley; out of the city, say 10 or 15 miles, it would be a far more beneficial arrangement for a taxicab operator than it is at the moment.

Mr. Howe: I note that in the contract you have with the Department of Transport, there was no negotiation with regard to buses. It was only taxis and limousines.

Mr. Boothroyd: And limousines, yes. Buses are not required here, sir.

Mr. Howe: You have some buses, but I suppose they are mostly for charter.

Mr. Boothroyd: Special loads will come in, for instance a ballet or something of that nature where a bus is required, but a complete bus is seldom required. Maybe once a month or once every two weeks. Maybe once a week, sometimes. This is how it goes. It is not something that you are going to require every day.

Mr. Howe: You are notified by the airlines that they have an unusual group coming in, or probably a convention group or something like that, and you send your buses in those cases.

Mr. Boothroyd: What actually happens. The bus is usually ordered in advance to keep the party together.

Mr. Howe: From a travel agent.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

Mr. Howe: I note from the submission this morning that you have approximately 400 taxicabs in Winnipeg. One taxi for how many people would that be in Winnipeg?

Mr. Boothroyd: That is one taxi for approximately 1,300 people. But there is one other factor, Mr.

[Interprétation]

foule de gens—demain étant un dimanche, les affaires seront au point mort, surtout si la température est clémente. Rien ne fonctionnera pour nous car une foule d'amis et de parents iront recueillir les leurs à l'aéroport, un facteur qu'il faut retenir.

Si l'aéroport était situé à 15 ou 20 milles, les gens ne s'y rendraient pas aussi souvent. Par conséquent un ou plusieurs autocars peuvent s'y rendre et ramener les gens aux endroits desservis par des taxis. Notre activité s'exerce dans un secteur pour taxis. Par conséquent, un autocar est plus rentable que dans l'autre cas, car il ne coûte que le salaire d'un chauffeur et vu qu'il peut transporter de 25 à 40 personnes. Si on aménageait un aéroport à Headingley, à 10 ou 15 milles de la ville, ce serait une entreprise beaucoup plus rentable pour les taxis que ce ne l'est actuellement.

M. Howe: Je remarque qu'aux termes de votre contrat avec le ministère des Transports, il n'y a pas eu de négociations quant aux autocars. Il s'agit seulement de taxis et de limousines.

M. Boothroyd: Oui, les limousines. Nous n'avons pas besoin d'autocars.

M. Howe: Vous en avez, mais j'imagine qu'ils ne servent qu'aux voyages commandés.

M. Boothroyd: Lorsqu'arrivent parfois des groupes spéciaux, des troupes de ballet ou autres, il faut utiliser un autocar mais cela arrive rarement, peut-être une fois par mois ou par quinzaine, quelques fois chaque semaine. Nous n'en avons pas besoin tous les jours.

M. Howe: Les lignes aériennes vous préviennent-elles de l'arrivée de groupes spéciaux, à l'occasion de congrès ou autrement? Vous dépêchez alors des autocars?

M. Boothroyd: Habituellement, on demande les services de l'autocar à l'avance afin que le groupe demeure ensemble.

M. Howe: D'une agence de voyages.

M. Boothroyd: Oui, c'est exact, monsieur.

M. Howe: Votre soumission présentée ce matin révèle que vous exploitez quelque 400 taxis à Winnipeg. Quel serait le nombre de gens par rapport au nombre de taxis à Winnipeg?

M. Boothroyd: Un taxi pour environ 1,300 personnes. Il y a un autre facteur, monsieur le président.

[Text]

[Interpretation]

Chairman. In the winter here, in December and January, the peak periods, the taxicab authorities allow extra taxicabs to be put on to cover the peak periods. Last year, for instance, at the peak period, there were approximately 525 units operating for a period of about six to eight weeks.

The problem is labour. Labour costs today, with the men making a living, is quite an aggravation. I know, and I do feel, that the sensible factor is that if everyone in the various cities, with the difficulties that occur, could make a living, there would not be any problems. But when a man cannot make a living, he has to fight. That is the only alternative he has, and living is the factor of the dollar. Once there are enough dollars to cover the living of the individual, there are no problems.

Mr. Howe: In that connection, Mr. Boothroyd, do you have a list of people—we will call it moonlighting—who do other work but who would be willing to take a shift with their own private cars? Do you list these persons in your organization for a peak period, as you describe it?

Mr. Boothroyd: Not with their own private cars, sir, but we have part-time men. A few work on the weekends, and things of that nature.

Mr. Howe: They use your cars.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

Mr. Howe: Do you own all your cabs?

Mr. Boothroyd: We do, sir.

Mr. Howe: None are driver-owned?

Mr. Boothroyd: No sir.

Mr. Howe: There is one other thing, Mr. Chairman, and it has connection with this bottle-neck business which is plaguing every city in the country these days. The private car, traffic and pollution, and all this type of thing—you may not know too much about the city planning. Are we having anybody, Mr. Chairman, from the . . .

The Chairman: Not that I know of, Mr. Howe.

Mr. Howe: In the long-range approach to ground transportation, we as a Committee, I think, have got to think ahead to the jumbo jet era, and the time when there are going to be many more people who drop

Pendant les mois d'hiver, décembre et janvier, aux périodes de pointe, les autorités du taxi permettent alors le service d'autres taxis. Ainsi, l'année dernière, il y avait, lors de la période de pointe, environ 525 taxis en service pendant six à huit semaines.

Le problème, c'est la main-d'œuvre. Il en coûte très cher aujourd'hui pour la main-d'œuvre, pour gagner sa vie et cela suscite de sérieuses difficultés. Je ressens dans mon for intérieur qu'il existe un sentiment profond dans les villes où, à cause des difficultés, il n'existerait pas de problèmes si tous pouvaient se trouver un gagne-pain. Ceux qui en sont privés doivent lutter pour l'obtenir. Ils n'ont pas d'autre choix et la vie est fonction de l'argent. Ceux qui gagnent suffisamment d'argent ne sont pas en butte à des problèmes.

M. Howe: A cet égard, monsieur Boothroyd, avez-vous une liste de personnes qui ont un deuxième emploi et qui seraient prêts à faire du service avec leur propre voiture? Ces personnes font-elles partie de votre organisation et employées lors des périodes de pointe, selon vous?

M. Boothroyd: Non monsieur, pas avec leur propre voiture, mais nous avons des gens qui travaillent à temps partiel dont quelques-uns en week-end, par exemple.

M. Howe: Ils utilisent vos voitures?

M. Boothroyd: Oui.

M. Howe: Toutes vos voitures vous appartiennent?

M. Boothroyd: Oui monsieur.

M. Howe: Aucun n'appartient à un particulier.

M. Boothroyd: Non.

M. Howe: Il y a autre chose, monsieur le président. Il s'agit de ces embouteillages dont souffrent toutes les villes actuellement. Les voitures privées, la circulation et la pollution et tous ces problèmes, peut-être n'êtes-vous pas trop au courant de la planification urbaine. Monsieur le président, avons-nous convoqué quelqu'un . . .

Le président: Je n'en sais rien, monsieur Howe.

M. Howe: En ce qui concerne la façon d'aborder le problème à long terme que posent les transports terrestres, nous, en tant que Comité, devons penser à l'avenir, à l'ère des jets géants et au moment où

[Texte]

down onto those airports. I was wondering if you have any knowledge as to whether the City of Winnipeg has planned for limited access roads to the airport.

Mr. Boothroyd: We feel that we have, in the City of Winnipeg, excellent planning.

We are a big city, but we are not a big city. You can put it on that basis. There are certain peak periods of heavy traffic. You begin to think that it is like the time you got caught in Chicago or Montreal or Toronto, or something of that nature. But generally, we are not facing the same situation yet as they are in the East.

We are opening up a new street now in Winnipeg. It is Wellington, which is going right through to the airport, and it will be a big help. I understand the City is contemplating an in-and-out area, that is, one street in and one street out. However, this has not come to that stage yet. It is really not that necessary now, only for certain times.

Mr. Howe: These are things that we have to consider as a Committee, because our job is to see that the people who come to those airports are properly serviced. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Boothroyd, when you referred to a previous question, you mentioned that it was Winnipeg-owned and Canadian-owned. Is that correct?

Mr. Boothroyd: Pardon me, sir?

Mr. Trudel: When you were talking about your firm, you said it was owned by Winnipeggers or Manitobans.

Mr. Boothroyd: Winnipeg, sir.

Mr. Trudel: Would you care to tell the Committee who the Chairman or the President of your company is?

Mr. Boothroyd: I am, sir.

Mr. Trudel: And the Vice-President?

Mr. Boothroyd: Mr. Hook here, sir.

Mr. Trudel: Do you own other taxi companies or other interests in the transportation business outside of the province?

[Interprétation]

beaucoup plus de gens descendront sur les aéroports. Savez-vous si la ville de Winnipeg a prévu des routes d'accès limitées, disons, au transport à destination de l'aéroport?

M. Boothroyd: Nous sommes d'avis dans la ville de Winnipeg que nous avons un excellent plan.

Nous avons une grande ville sans qu'elle soit vraiment grande. Il y a certaines périodes de pointe qui nous font penser aux moments où nous avons été pris dans un goulot d'étranglement à Chicago, à Toronto, ou à Montréal. Mais, de façon générale, nous ne faisons pas encore face à la situation qui se présente dans l'Est.

Nous avons ouvert une nouvelle rue dans Winnipeg, la rue Wellington, qui va directement à l'aéroport; ce sera une aide précieuse. Si je comprends bien, la ville songe à construire une rue d'accès et une de sortie. Toutefois, ce n'est encore qu'un projet. La nécessité ne s'est pas encore fait sentir, sauf à certains moments.

M. Howe: Ce sont là des éléments dont nous devons tenir compte en tant que Comité, parce que notre tâche est de veiller à ce que les gens qui arrivent à ces aéroports soient convenablement servis. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Boothroyd, lorsque vous avez fait allusion à une question déjà posée, vous avez mentionné qu'il s'agissait de la propriété de gens de Winnipeg et de Canadiens. Est-ce exact?

M. Boothroyd: Plaît-il?

M. Trudel: En parlant de votre entreprise, vous avez dit qu'elle appartenait à des gens de Winnipeg ou du Manitoba.

M. Boothroyd: De Winnipeg, monsieur.

M. Trudel: Pourriez-vous dire au Comité qui est le président de votre compagnie?

M. Boothroyd: Je le suis.

M. Trudel: Et le vice-président?

M. Boothroyd: M. Hook ici présent.

M. Trudel: Êtes-vous propriétaire d'autres compagnies de taxis ou d'autres services de transports à l'extérieur de la province?

[Text]

[Interpretation]

Mr. Boothroyd: No sir.

M. Boothroyd: Non, monsieur.

Pardon me. In Saskatchewan we have an interest in a taxi company.

Pardon. En Saskatchewan, nous avons des intérêts dans une compagnie de taxis.

Mr. Trudel: What company would that be?

M. Trudel: Laquelle?

Mr. Boothroyd: Moore's Taxi in Regina. We also have a partial interest in a company in Saskatoon.

M. Boothroyd: La compagnie de taxis Moore, à Régina. Nous avons aussi certains intérêts dans une compagnie de Saskatoon.

Mr. Trudel: Do the two companies service airports in these locations?

M. Trudel: Les deux compagnies font-elles la desserte des aéroports dans ces deux endroits?

Mr. Boothroyd: Yes they do, sir.

M. Boothroyd: En effet.

Mr. Trudel: As we travel about the country, we see several Yellow Cab companies. Do you pay a franchise for the use of the name "Yellow Cab" to someone?

M. Trudel: Au cours de nos voyages à travers le pays, nous voyons bon nombre de taxis de la compagnie Yellow Cab. Êtes-vous tenus de payer une redevance pour vous servir du nom «Yellow Cab», est-ce une concession?

Mr. Boothroyd: No. It is not the same as a Hertz franchise or an Avis franchise or a Tilden franchise. It is just someone who goes down to the government office and registers the name "Yellow Cab".

M. Boothroyd: Non, ce n'est pas comme une concession de Hertz, ou d'Avis ou encore de Tilden. Il s'agit tout simplement de se présenter au bureau d'enregistrement du gouvernement et d'enregistrer le nom «Yellow Cab».

Each province is allowed to do that. It is just a name that is synonymous and started originally, many years ago, with the Yellow Cab in the United States. It is a copy off that by the various companies throughout the country.

Cela se fait dans toutes les provinces. Il s'agit tout simplement d'un non synonyme des «Yellow Cab» des États-Unis, les premiers qui l'ont lancé il y a nombre d'années. Diverses compagnies d'un bout à l'autre du pays ont adopté ce nom.

It does not really mean anything. It is just a name. It could be yellow, blue, black or red. There is no franchise charged or anything of that nature.

Cela ne signifie rien réellement ce n'est qu'un nom. On pourrait dire jaune, bleu, noir ou rouge. Il n'y a pas de frais de concession à acquitter pour ce nom.

Mr. Trudel: If I understand you correctly, you pay no fees for the use of that name other than a registration fee, if you do so with the province.

M. Trudel: Si j'ai bien compris, vous ne payez pas de droit pour vous servir de ce nom, sauf un droit d'enregistrement à la province?

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

M. Boothroyd: C'est juste, monsieur.

Mr. Trudel: Mr. Boothroyd, do you have any exclusive stands in this city?

M. Trudel: Monsieur Boothroyd, avez-vous l'exclusivité de certains postes dans cette ville?

Mr. Boothroyd: We do, sir.

M. Boothroyd: Oui, monsieur.

Mr. Trudel: Are there common stands in this city?

M. Trudel: Y a-t-il des postes en commun à Winnipeg?

Mr. Boothroyd: Yes, there are, sir.

M. Boothroyd: Certainement, monsieur.

Mr. Trudel: Are these sponsored by the city?

M. Trudel: Ceux-ci sont-ils pris en charge par la ville?

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Boothroyd: They are street stands.

M. Boothroyd: Ce sont des postes stationnés dans la rue.

Mr. Trudel: Are there more common stands or exclusive stands? Which would be the most prevalent type of service that is available in Winnipeg?

M. Trudel: Y a-t-il plus de postes en commun que de postes exclusifs? Quel genre de poste serait en plus grand nombre à Winnipeg?

Mr. Boothroyd: I think it would be about equal, sir.

M. Boothroyd: Les deux seraient, je pense, en nombre à peu près égal.

Mr. Trudel: Do you find that the users can get equal service from exclusive and common stands, or is there one that has preference over the other, as a user?

M. Trudel: Pensez-vous que les clients obtiennent un aussi bon service d'un poste exclusif que d'un poste en commun ou semblent-ils en préférer un à l'autre?

Mr. Boothroyd: Well, at a common stand, of course, there are no telephones or anything of that nature, and there is no responsibility. If floating cabs are in the area, that is, all cabs in the City of Winnipeg, they would pull in.

M. Boothroyd: Ma foi, au poste en commun, il n'y a pas de téléphone, naturellement, ni rien de cette nature, et il n'y a aucune responsabilité. S'il y a des taxis en maraude dans un secteur, ce sont tous les taxis de la ville de Winnipeg, ils peuvent s'arrêter pour y faire monter les clients.

Various liquor commissions are good locations at particular times of the day, and the floating cabs will generally cover those particular areas. It is the old story. Wherever there is business, you go.

Les régies des alcools constituent de bons postes de stationnement à certains moments de la journée et les taxis en maraude s'y rendent, en général, pour couvrir ces secteurs. C'est toujours la même histoire, vous allez toujours là où il y a possibilité de faire des affaires.

Mr. Trudel: In other words then, if I understand you correctly, Mr. Boothroyd, on an exclusive stand there would be service there at all times, or most of the time, whereas the other one, the common stand, would be something that you would go to if you did not have any other business.

M. Trudel: Autrement dit, donc si j'ai bien compris, ce que vous avez dit, monsieur Boothroyd, un poste exclusif offrirait des services en tout temps ou la plupart du temps, alors que l'autre, le poste en commun, serait le poste qu'on rallie faute de clients.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

M. Boothroyd: C'est juste.

Mr. Trudel: Do you own all your cars?

M. Trudel: Vous êtes propriétaire de toutes vos voitures?

Mr. Boothroyd: We do, sir.

M. Boothroyd: En Effet, monsieur.

Mr. Trudel: Do you lease any of your cars to your drivers?

M. Trudel: Louez-vous des voitures à vos chauffeurs?

Mr. Boothroyd: No sir. It is not allowed in this province.

M. Boothroyd: Non, monsieur, la province ne le permet pas.

Mr. Trudel: Could you tell the Committee, Mr. Boothroyd—I may have missed this answer—what percentage of your total volume is the airport business?

M. Trudel: Pourriez-vous dire au Comité, monsieur Boothroyd—je n'ai peut-être pas compris votre réponse lorsque vous l'avez fournie—quel pourcentage du volume d'affaires total de votre entreprise représente la desserte de l'aéroport?

[Text]

Mr. Boothroyd: That is a tough question to answer without very careful consideration. Broadly speaking, you could take it between 5 and 8 per cent.

Mr. Trudel: It would not exceed 10 percent of your entire business.

Mr. Frederic W. Hook (Vice-President, Moore's Taxi (1961) Ltd.): Based on the revenue for the 203 cars, it would be approximately 3 per cent.

Mr. Trudel: Do you have in this city a transportation authority?

Mr. Boothroyd: We do, sir. In the province.

Mr. Trudel: I am thinking now of some investigative body that would be looking at transportation. I am thinking of the Chamber of Commerce, that is, a joint effort with the City of Winnipeg and the Chamber of Commerce.

Mr. Boothroyd: We have what is called the Taxicab Board, which is a provincial authority, that looks after the taxicabs in the metro area. They are what you might call the czar. They cancel licences and they cancel drivers' licences. They have no power of fines, but they have definite power of cancellation.

Mr. Trudel: Do you have here a problem with other municipalities licensing cabs that compete with you, either for the airport or the local business?

Mr. Boothroyd: We are under the provincial authority. That controls the complete metro area.

Mr. Trudel: The same body would regulate your rates.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

Mr. Trudel: I believe another member of the Committee mentioned rapid transit. Have you heard at any time that you might be involved, competing with rapid transit to and from the airport?

Mr. Boothroyd: Not one little bit, sir.

Mr. Forrestall: You already are though, are you not?

[Interpretation]

M. Boothroyd: Il n'est pas facile de répondre à cette question sans l'avoir étudiée à fond. Mais enfin, dans l'ensemble, on peut dire que cela représente de 5 à 8 p. 100.

M. Trudel: Cela ne dépasserait pas 10 p. 100 de votre chiffre d'affaires total?

M. Frederick W. Hook (vice-président, Moore's Taxi (1961) Ltd.): En se fondant sur le revenu de 203 voitures, je dirais que le pourcentage s'établirait à environ 3 p. 100.

M. Trudel: Avez-vous dans cette ville une autorité responsable des transports?

M. Boothroyd: En effet, monsieur, nous avons une autorité provinciale.

M. Trudel: En ce moment, je pense à quelque organisme investigateur qui ferait des recherches sur les transports, comme la Chambre de Commerce, disons, qui déploierait des efforts conjointement avec la ville de Winnipeg et la Chambre de Commerce.

M. Boothroyd: Nous avons ce qu'on appelle le Taxicab Board (une régie des taxis), qui est l'autorité provinciale chargée de s'occuper des taxis dans la région métropolitaine et qu'on pourrait appeler l'autorité tsariste. Cet organisme annule les licences et les permis de conduire, il ne peut établir de contraventions, mais il peut annuler les permis.

M. Trudel: Avez-vous ici un problème avec des taxis qui détiennent des licences d'autres municipalités et qui vous font concurrence soit pour la desserte de l'aéroport, soit pour la clientèle locale?

M. Boothroyd: Nous relevons tous de l'autorité provinciale qui exerce le contrôle sur toute la région métropolitaine.

M. Trudel: Le même organisme fixe vos tarifs?

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

M. Trudel: Un autre membre du Comité a, je crois, parlé de transport rapide. Avez-vous déjà entendu dire que vous pourriez être impliqués dans la concurrence aux transports rapides qui feraient la navette entre la ville et l'aéroport?

M. Boothroyd: Pas du tout, monsieur.

M. Forrestall: Il est déjà difficile de vous vaincre, n'est-ce pas?

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Boothroyd: We are in competition with them, but we have not been approached that we are in competition with them.

M. Boothroyd: Nous leur faisons concurrence, mais on ne nous a pas approchés du fait que nous soutenons leur concurrence.

Mr. Trudel: Do you call at any time on the independent cab operators to help you in servicing the airport?

M. Trudel: A l'occasion, demandez-vous aux exploitants de taxis indépendants de vous aider à assurer le service de l'aéroport?

Mr. Boothroyd: We are not dogs in the manger. We do not have any trouble. We work and we co-operate together. I am the president of the association of taxicab owners in the City of Winnipeg. We all work together, and as far as a problem with the other independent operators is concerned, we have no problem.

M. Boothroyd: Nous ne faisons pas comme le chien du jardinier. Nous n'avons pas de difficultés. Nous travaillons en collaboration. Je suis président de l'Association des propriétaires de taxis de la ville de Winnipeg. Nous travaillons tous ensemble et nous n'avons pas de problèmes avec les autres exploitants indépendants.

Mr. Trudel: The intent of my question was not your relations with the other companies. I was thinking of the volume of business that you have at the airport, and circumstances where flights might be diverted to Winnipeg. You would have to call on facilities other than the existing facilities that you have mentioned in your brief.

M. Trudel: Ma question ne portait pas sur vos rapports avec les autres compagnies. Je pensais au volume d'affaires que vous rapporte le service de l'aéroport et aux circonstances où des avions pourraient être détournés sur l'aéroport de Winnipeg. Il vous faudrait alors recourir à d'autres services que ceux que vous avez mentionnés dans votre mémoire?

Mr. Boothroyd: We do not call on other than the existing facilities mentioned in the brief. But if independent operators are there, we will load them.

M. Boothroyd: Nous ne demandons rien aux autres qui ne sont pas mentionnés dans le mémoire. Mais si les exploitants indépendants sont là, nous allons charger leur voiture.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Peddle.

Le président: Monsieur Peddle.

Peddle: Mr. Boothroyd, you mentioned that you have an interest at Regina.

M. Peddle: Monsieur Boothroyd, vous avez mentionné que vous aviez des intérêts à Régina.

Mr. Boothroyd: Yes, sir.

M. Boothroyd: En effet, monsieur.

Mr. Peddle: Do you mean that you own the company there?

M. Peddle: Voulez-vous dire que vous êtes propriétaire de la compagnie qui est exploitée?

Mr. Boothroyd: That is right sir.

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

Mr. Peddle: You own it. We noticed a Moore's cab at Regina airport last night. There were several of them, is a matter of fact.

M. Peddle: Vous en êtes le propriétaire. Hier soir, à l'aéroport de Régina, nous avons remarqué un taxi de la compagnie Moore's; en fait, il y en avait plusieurs.

At page 5 of your brief, you mentioned that passengers are conveyed to hotels for a dollar.

A la page 5 de votre mémoire, vous mentionnez que les passagers sont conduits aux hôtels à raison de un dollar.

Mr. Boothroyd: That is correct, sir.

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

Mr. Peddle: That is via your limousine service, or using your regular cabs as limousines.

M. Peddle: C'est-à-dire par vos limousines ou vous servez-vous de vos taxis ordinaires comme limousines.

Mr. Boothroyd: At times.

M. Boothroyd: Parfois.

[Text]

Mr. Perrault: But are your three limousines, or one of them, or two of them, always at the airport and designated as such and available?

Mr. Boothroyd: We endeavour to have, with very, very few exceptions, limousines covering all flights.

Mr. Perrault: In other places where I have visited I found that while the limousine service is available there is no particular attention called to it. The casual traveller, not knowing of its existence, very often ends up in a taxi for obvious reasons. I was just wondering if your limousine service is designated as such and would the travelling public, even the casual traveller, be aware that it is available.

Mr. Boothroyd: Yes, they are marked and it is marked out at the airport as well, sir.

Mr. Perrault: You mentioned that the city bus takes passengers to the airport.

Mr. Boothroyd: On a regular schedule run, yes. It is part of the operation of the Metro area.

Mr. Perrault: I notice that your contract differs substantially from the others that we have seen in Vancouver, Calgary and Edmonton. Even though your counsel is a modest man, I will say he is a very competent man because he has a much tighter contract. You are aware of that. The word "exclusive" is pretty well brought out in the contract.

Just one other question, Mr. Chairman. You have this yellow cab also. It interests me that you do not use the standard identification of black and yellow. Is there any reason for that?

Mr. Boothroyd: Black and yellow really is not standard. If you go throughout the United States, you will see some yellow. Mind you, it is pretty well left to the individual city how to colour a cab.

Mr. Perrault: The reason I say standard is that we have run across several in the past few days in the different cities we have visited that have been very standard black and yellow, I notice that yours are all a pale yellow.

Mr. Boothroyd: There are two reasons for it, of course. The economy of the operation. It is not necessary to repaint them because they are ordered in that way. We follow a pattern of certain cities in the

[Interpretation]

M. Perrault: Mais, vos trois limousines, ou une ou deux, se trouvent-elles toujours à l'aéroport et désignées comme telles et disponibles?

M. Boothroyd: Sauf de rares exceptions, nous essayons d'avoir des limousines pour couvrir toutes les arrivées d'avions.

M. Perrault: Dans d'autres endroits que j'ai visités, j'ai trouvé que même si le service de limousines était disponible, personne n'y attirait particulièrement l'attention. Le voyageur occasionnel qui n'en connaissait pas l'existence, finissait très souvent par prendre un taxi pour des raisons évidentes. Je me demandais justement si votre service de limousines était désigné comme tel et si les voyageurs, même le voyageur occasionnel, savaient que ce service était disponible?

M. Boothroyd: Oui, les limousines sont marquées et le service de limousines est également indiqué à l'aéroport, monsieur.

M. Perrault: Vous avez signalé que l'autobus de la ville transportait des voyageurs à l'aéroport.

M. Boothroyd: En effet, cela fait partie du système régulier de la région métropolitaine de Winnipeg.

M. Perrault: Je remarque que votre contrat diffère sensiblement des autres contrats que nous avons vus à Vancouver, à Calgary et à Edmonton. Même si votre avocat est un homme modeste, je dis qu'il est très compétent car son contrat est rédigé avec une rigueur plus stricte que les autres. D'ailleurs, vous le savez. L'expression « exclusif » y est bien mise en relief.

Une dernière question, monsieur le président. Vous avez aussi la Yellow Cab. Je suis curieux de savoir pourquoi vous n'utilisez pas l'identité normale, soit le jaune et le noir. Y a-t-il une raison spéciale?

M. Boothroyd: Le noir et le jaune n'ont réellement rien à voir à la normalisation. Aux États-Unis on voit des véhicules jaunes, mais remarquez que la couleur d'un taxi est laissée, en général, au goût de la ville en cause.

M. Perrault: Si je dis l'identité normale, c'est parce que depuis quelques jours, nous avons vu plusieurs taxis dans les différentes villes que nous avons visitées et qu'ils étaient peints en jaune et noir. J'ai remarqué que les vôtres sont tous peints en jaune.

M. Boothroyd: Il y a à cela deux motifs: l'économie de l'exploitation. Il n'est pas nécessaire de les repeindre, ils sont commandés de cette couleur. Nous suivons la tendance de certaines villes des États-Unis,

[Texte]

[Interprétation]

United States. It is left to the individual operator to paint his car as he so desires. There is no procedure laid down for that.

Mr. Perrault: Did your company acquire the yellow cab part of your business from another operator?

Mr. McArthur: Many years ago there was a yellow taxi in Winnipeg and the name was registered. I knew that the principals were not operating the yellow taxi. As a matter of fact, Mr. Henderson who was one time the owner of that operation had died. The only thing that was left was the name. I made application to the provincial secretary of the province on the basis of non-user of the name because it was not being used and succeeded in having Moore's Taxi Ltd. registered as the corporate owner of yellow taxi. They acquired that quite apart from any control. Mr. Henderson when he brought in the yellow taxicab into Winnipeg had a franchise arrangement with the Chicago headquarters but that all disappeared. That is really how it happened.

Mr. Perrault: Thank you, that is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Boothroyd, the Town of St. Boniface is included in Greater Winnipeg.

Mr. Boothroyd: It is part of the metro area, sir.

Mr. Portelance: That means that Moore's taxi-cabs can operate there, pick-up and deliver to the airport.

Mr. Boothroyd: All taxi companies in Winnipeg can.

Mr. Portelance: Last year in 1969 how many people did your firm transport from the airport?

Mr. Boothroyd: From St. Boniface?

Mr. Portelance: No, no, from the airport.

Mr. Boothroyd: Oh, I do not have those figures.

Mr. Portelance: Coming in. You do not have these figures.

mais on laisse au chauffeur le soin de peindre sa voiture à son gré. Il n'y a pas de règles d'établies à cet égard.

M. Perrault: Votre compagnie a-t-elle fait l'acquisition des Yellow Cabs d'un autre exploitant?

M. McArthur: Il y a de nombreuses années, il y avait à Winnipeg un taxi jaune et le nom «Yellow» avait été enregistré. Je savais que la Direction n'exploitait pas la Yellow Taxi; en fait, l'ancien propriétaire, M. Henderson était décédé. Il ne restait donc que le nom. J'ai présenté une demande au secrétaire de la province en faisant valoir que le nom était inutilisé et j'ai réussi à faire enregistrer la Moore's Taxi Ltd comme propriétaire de la société Yellow Taxi. Cette acquisition a été faite indépendamment de tout contrôle. Lorsque M. Henderson a introduit les taxis jaunes à Winnipeg, il était concessionnaire d'une société dont le siège social était situé à Chicago, mais tout cela était disparu. C'est vraiment ainsi que les choses se sont passées.

M. Perrault: C'est tout, je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Boothroyd, la ville de St-Boniface est comprise dans l'agglomération de Winnipeg.

M. Boothroyd: Elle fait partie de la région métropolitaine, monsieur.

M. Portelance: Ce qui veut dire que les taxis de la compagnie Moore's peuvent exploiter ce secteur, y prendre des clients et les transporter à l'aéroport?

M. Boothroyd: Toutes les compagnies de taxis de Winnipeg peuvent le faire.

M. Portelance: En 1969, combien de personnes votre compagnie a-t-elle transportées à partir de l'aéroport?

M. Boothroyd: De St-Boniface?

M. Portelance: Non, à partir de l'aéroport.

M. Boothroyd: Ma foi, je n'ai pas ces chiffres.

M. Portelance: Vous n'avez pas de chiffres quant aux arrivées?

[Text]

[Interpretation]

Mr. Boothroyd: I do not have them with me, no.

M. Boothroyd: Non, je n'en ai pas avec moi.

Mr. Portelance: If you are paying \$11,000, a flat rate, that means you do not have to keep track of how many people you are going to transport from the airport.

M. Portelance: Si vous payez un droit global de \$11,000, cela signifie que vous n'avez pas à tenir compte du nombre de voyageurs que vous transportez à partir de l'aéroport?

Mr. Boothroyd: That is right. We and the Department of Transport periodically check but I could not give you an accurate figure at the moment.

M. Boothroyd: C'est exact. Nous faisons parfois ainsi que le ministère des Transports, une vérification au hasard, mais je ne pourrais vous fournir de chiffres précis en ce moment.

Mr. Portelance: If I take your cab at the airport to go to the CN hotel where we are, the fare is \$1?

M. Portelance: Si je prends un de vos taxis à l'aéroport pour me rendre à l'hôtel du CN où nous sommes descendus, le tarif serait \$1?

Mr. Boothroyd: That is correct, sir.

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

Mr. Portelance: If we are three in a cab we still pay \$1 each.

M. Portelance: Si nous étions trois passagers dans un taxi, nous paierions un dollar chacun?

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

M. Boothroyd: C'est juste, monsieur.

Mr. Portelance: You do not go on meter.

M. Portelance: Vous n'utilisez pas de taximètre?

Mr. Boothroyd: No, sir. That is a limousine. If you take a taxi-cab and you are all friends and going together, you go by meter.

M. Boothroyd: Non, monsieur. C'est une limousine. Si vous prenez un taxi, vous êtes tous des amis et vous voyagez ensemble, alors vous paierez la course d'après l'indication du taximètre.

Mr. Portelance: So the meter would be \$1.25 and we would divide it in three ways.

M. Portelance: Si le compteur indiquait \$1.25, nous diviserions cette somme par trois.

Mr. Boothroyd: Well, the meter would be more than that, it would be about \$2.25.

M. Boothroyd: Dans un tel cas le taximètre marquerait environ \$2.25.

Mr. Portelance: You mentioned that during the winter time there is a taxi-cab authority who permits about 125 other taxis to operate.

M. Portelance: Vous avez mentionné qu'au cours de l'hiver, la Régie des taxis permet l'exploitation d'environ 125 autres taxis.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

Mr. Portelance: Is this a provincial organization?

M. Portelance: S'agit-il d'une autorité provinciale?

Mr. Boothroyd: Yes, sir.

M. Boothroyd: En effet.

Mr. Portelance: It is well accepted.

M. Portelance: Est-elle bien acceptée?

Mr. Boothroyd: Yes, sir.

M. Boothroyd: Oui, monsieur.

Mr. Portelance: How many taxi-cabs are needed at the airport to take care of the passengers coming in, on the average?

M. Portelance: Combien faut-il de taxis à l'aéroport, en moyenne, pour assurer le transport des passagers à leur arrivée?

Mr. Boothroyd: At certain times of the day, naturally it varies. I just gave an example a little while

M. Boothroyd: Cela varie, naturellement, selon le moment de la journée. Je viens tout juste de donner

[Texte]

ago. We had 20 units there. There may be 20, there may be 30, there may be 50. It depends on the size of the flight and the numbers of passengers. We have to guessimate you might say.

Mr. Portelance: I see.

Mr. Boothroyd: I gave the example a little while ago where we had 20 units at 10.30 a.m. yesterday morning and out of the two large flights that came in we got six cars away. The other 14 cars were still empty.

Mr. Portelance: They had to wait there.

Mr. Boothroyd: Consequently this does cause problems. It would be a tremendous help to the ground transportation people if we could get the co-operation of the airlines in telling us just exactly how many people would require taxis as well as being in better control of service and of the situation as well as the labour costs. That is the big problem.

Mr. Portelance: If I understand, your taxi-cabs are working by the hour.

Mr. Boothroyd: By the meter.

Mr. Portelance: Oh, by the meter.

Mr. Boothroyd: The taxi-cab drivers are paid a percentage with a guarantee, of course.

Mr. Portelance: Instead of charging you a flat rate for one year, if the department decided on an open end and a 25 cents fee for each taxi going in there, would that be better for the taxi drivers or your company.

Mr. Boothroyd: When you are busy you would not because you would not want to pay the 25 cents.

Mr. Portelance: They would not want to pay the 25 cents.

Mr. Boothroyd: No.

Mr. Portelance: Even though they would have a fare come out of it.

Mr. Boothroyd: Well, there are a lot of fares in other places.

Mr. Portelance: Yes.

[Interprétation]

un exemple. Nous avions à l'aéroport 20 véhicules. Il pourrait y en avoir 20, 30 ou même 50. Tout dépend des vols et du nombre de passagers. Il nous faut deviner, si vous voulez.

M. Portelance: Je vois.

M. Boothroyd: Il y a un moment, j'ai cité comme exemple ce qui est arrivé hier matin. A 10h. 30, nous avions sur place 20 véhicules attendant l'arrivée de deux gros avions. Nous avons utilisé 6 voitures, les 14 autres sont restées vides.

M. Portelance: Elles ont dû attendre là?

M. Boothroyd: En conséquence, cela nous pose des problèmes. Il serait extrêmement utile à ceux qui assurent le transport terrestre d'obtenir la collaboration des lignes aériennes pour leur dire exactement combien de personnes auraient besoin de taxis; d'autant plus que cela leur permettrait d'exercer un meilleur contrôle sur le service et les coûts de la main-d'oeuvre. C'est le problème majeur.

M. Portelance: Si j'ai bien compris, vos taxis travaillent à l'heure?

M. Boothroyd: Au taximètre.

M. Portelance: Ah! au taximètre.

M. Boothroyd: Les chauffeurs touchent un pourcentage sur la recette avec une garantie, naturellement.

M. Portelance: Si, au lieu de vous faire verser un droit global annuel, le ministère décidait d'établir un poste en commun et d'exiger un droit de 25¢ par taxi entrant, cette solution serait-elle meilleure pour le chauffeur de taxi ou pour votre compagnie?

M. Boothroyd: Si les taxis étaient occupés, ils ne s'y rendraient pas, car ils ne voudraient pas payer 25¢.

M. Portelance: Ils ne voudraient pas payer 25¢.

M. Boothroyd: Non.

M. Portelance: Même s'ils allaient y trouver des clients?

M. Boothroyd: Ma foi, il y a beaucoup de clients.

M. Portelance: En effet.

[Text]

Mr. Boothroyd: When there are fares in other places they are not going to go to the airport to pay 25 cents. If they are there when there is nothing else doing then they could pay 25 cents at that time. Otherwise they would not pay it.

Mr. Portelance: I am talking about the ones who would pick up a fair downtown going to the airport. He might as well wait in line instead of coming back empty if he can do it.

Mr. Boothroyd: Yes, but even that is a problem because sometimes you wait too long. The only way that you can make a living and make money in this business is to keep working.

Mr. Portelance: What is the population of Winnipeg and Greater Winnipeg.

Mr. Boothroyd: Over 500,000, sir, in the Metro area.

Mr. Portelance: There is a system of buses in the municipality which you say is not used very much?

Mr. Boothroyd: I would say it was not heavily used. It must be satisfactory otherwise the Metro people would take it off.

Mr. Portelance: Is that working on the hour or every 15 minutes.

Mr. Boothroyd: They work on a scheduled run, approximately 20 minutes.

Mr. Howe: A supplementary here, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: What is the fare on the municipal bus.

Mr. Boothroyd: It is 25 cents single, five tickets for \$1, sir.

Mr. Howe: Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: If I might just follow that a little further, Mr. Chairman? The Metro system is designed essentially to service the industrial aspect of the Winnipeg International Airport as opposed to the passenger traffic.

[Interpretation]

M. Boothroyd: Lorsqu'il y a des clients ailleurs, ils n'iraient pas à l'aéroport pour payer 25¢. S'ils se trouvaient à l'aéroport et n'avaient rien d'autre à faire, alors ils pourraient payer 25¢. Autrement, ils ne le feraient pas.

M. Portelance: Je parle de celui qui transporterait un voyageur à l'aéroport. Il vaudrait autant qu'il attende en ligne plutôt que de revenir à vide, s'il peut le faire.

M. Boothroyd: Oui, mais même cela pose un problème car, parfois, il peut attendre trop longtemps. La seule façon de gagner sa vie et de faire de l'argent dans ce genre d'entreprise, c'est de travailler sans cesse.

M. Portelance: Quelle est la population de Winnipeg et de l'agglomération de Winnipeg?

M. Boothroyd: La région métropolitaine compte plus de 500,000 âmes.

M. Portelance: La municipalité est dotée d'un réseau d'autobus qui, dites-vous n'est guère utilisé?

M. Boothroyd: Je dirais qu'il n'est pas utilisé à pleine capacité. Le service doit être satisfaisant, autrement, l'administration le ferait disparaître.

M. Portelance: À quelle fréquence fonctionne-t-il? À l'heure ou à tous les quarts d'heures?

M. Boothroyd: À horaire fixe, environ toutes les 20 minutes.

M. Howe: Puis-je poser une question complémentaire, monsieur le président?

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Quel est le tarif des autobus municipaux?

M. Boothroyd: Le tarif est de 25 c. la course ou cinq billets pour \$1.

M. Howe: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais pousser la question juste un peu plus loin, monsieur le président. Le système métropolitain est conçu effectivement pour desservir l'élément industriel de l'aéroport international de Winnipeg par opposition au trafic de passagers.

[Texte]

Mr. Boothroyd: The workers do use it. But it is here. It is nice equipment, a nice bus.

Mr. Forrestall: Do passengers use it?

Mr. Boothroyd: Anyone can use it. Some do use it, es.

Mr. Forrestall: Does it stop in the vicinity of the airport?

Mr. Boothroyd: Right in the front, very handy.

Mr. Forrestall: Right at the departures.

Mr. Boothroyd: Not right at the door but in a special area from where it is just a question of walking 100 feet.

Mr. Forrestall: Oh, for heaven's sakes. You do not consider that interferes with the exclusive aspects of our contract?

Mr. Boothroyd: Metro is the over-riding authority. To operate our bus to the airport, we have to get Metro's permission which we did.

Mr. Forrestall: Our concern is the nature of your contract. Was this a matter of discussion and acceptance by yourselves in the negotiating of your contract, and amendments to your contract, over the many years?

Mr. Boothroyd: We did not have any choice. Metro just went in and that was it.

Mr. Forrestall: Do you have any idea of how many passengers it might take away from you?

Mr. Boothroyd: We accepted it as one of the normal procedures of life and we have not counted on their passengers because there is not anything we could do about it anyway.

Mr. Forrestall: But in any event it is a regular bus service that stops at every other street corner and could hardly be acceptable to the travelling business population.

Mr. Boothroyd: It is not that bad. Metro service and Metro buses in Winnipeg are two of the outstanding services in Canada.

[Interprétation]

M. Boothroyd: Les employés s'en servent en effet, mais il est là, le matériel est bien, c'est un bon autobus.

M. Forrestall: Les passagers s'en servent-ils?

M. Boothroyd: N'importe qui peut le faire. Certains s'en servent, en effet.

M. Forrestall: S'arrête-t-il près de l'aérogare?

M. Boothroyd: Juste à la porte, c'est très commode.

M. Forrestall: Juste à la sortie?

M. Boothroyd: L'autobus ne s'arrête pas juste devant la porte, mais dans une zone spéciale à environ 100 pieds.

M. Forrestall: Pour l'amour du ciel! Vous n'estimez pas que cela nuit à l'aspect exclusif de votre contrat?

M. Boothroyd: La Régie métropolitaine a toute autorité en la matière. Pour exploiter notre autobus de l'aéroport, il nous a fallu obtenir la permission de la Régie, ce que nous avons fait.

M. Forrestall: Ce qui nous intéresse, c'est la nature de votre contrat. L'avez-vous obtenu après des années de négociations et de modifications?

M. Boothroyd: Nous n'avions pas le choix. L'autobus de la ville est entré et tout a été dit.

M. Forrestall: Avez-vous une idée du nombre de passagers que cet autobus vous enlève?

M. Boothroyd: Nous ne les avons pas comptés; cela n'aurait rien changé de toute façon. Nous avons accepté la situation comme un procédé normal de la vie.

M. Forrestall: En tout cas, c'est un service d'autobus régulier qui arrête à tous les deux coins de rue et qui serait difficilement acceptable aux gens en voyage d'affaires.

M. Boothroyd: Ce n'est pas si mal. Le service métropolitain et les autobus de la région métropolitaine de Winnipeg sont deux des services remarquables au Canada.

[Text]

Mr. Forrestall: The problem with all you Westerners is that you are great braggarts. I do not blame you. I have seen your country. With justification, Mr. Pringle, I saw your Rocky Mountains the other day and it was very delightful. In your brief you mention that the airlines must consider, in their over-all concept of travel, some area of responsibility because it does affect their image, the manner in which people are transported from where they begin their trip to where they end it that is to say their offices or their homes.

Could you elaborate for a moment on the nature of the co-operation you now receive from the major airlines in this respect. Are they obviously concerned about the service you are providing, concerned in a manner which might be reflected by accurate, continuing reliable advice to you. Do they take you for granted because you are doing a good job? If you could tell us also, if there are any ways in which the major carriers could improve the ground transportation aspect of travel by further advice and co-operation. We will use Moore's Taxi for this particular example.

Mr. Boothroyd: We would like to feel that we are taken for granted because we do a job. We do attend their management meetings. The airport management and the airlines have a manager meeting once a month. We attend those meetings. We discuss any problems there are. We discuss the type of aircraft that is going to be in use. We discuss the equipment that is being used in other cities and the length of travel and the type of equipment. As a matter of fact, a new brochure just came in this week of the Toronto equipment that has just gone into effect. We feel that we know what is going on in other particular areas and we are alive to any situation of improvement that might be worked into our airport.

Mr. Forrestall: There is nothing that you could suggest in a substantive way that the airlines could do to improve, first of all your ability to earn a dollar but more importantly, I suppose, to provide better service for the travelling public.

Mr. Boothroyd: They tell us it is impossible to do but if we could only find out how many taxi-cabs were required rather than have to guesstimate it, it would be like an angel from heaven.

Mr. Forrestall: That would be the most substantial thing.

[Interpretation]

M. Forrestall: Le problème avec vous tous de l'Ouest, c'est que vous êtes des vantards. Ce n'est pas un reproche que je vous fais, j'ai vu votre pays.

Avec justification, monsieur Pringle, j'ai vu vos Rocheuses l'autre jour; c'est ravissant. Dans votre mémoire vous avez mentionné que les lignes aériennes doivent tenir compte, dans l'idée générale qu'elles se font des voyages, d'un élément de responsabilité qui touche leur image, soit la façon dont les gens sont transportés à partir du début de leur voyage jusqu'à leur destination, c'est-à-dire, à partir de leur domicile ou de leur bureau.

A cet égard, pourriez-vous expliquer un peu le genre de collaboration que vous recevez à l'heure actuelle de la part des principales lignes aériennes? Se préoccupent-elles du service que vous assurez, de manière qui pourrait être reflétée par des conseils précis et toujours sûrs? Ou trouvent-elles tout naturel que vous assurez un excellent service? Pourriez-vous dire également s'il y a moyen pour les transporteurs importants d'améliorer l'aspect du transport terrestre en obtenant plus de collaboration et en recevant plus de conseils? A cette fin, nous allons nous servir de Moore's Taxi comme exemple.

M. Boothroyd: Nous aimerions croire qu'on trouve notre service tout naturel parce que nous assurons le service. Nous assistons aux réunions de la direction. La direction de l'aéroport et des lignes aériennes tiennent une réunion mensuelle. Nous y assistons. Nous discutons des problèmes qui se posent. Nous discutons du type d'avion qui va être utilisé, du matériel dont on se sert dans d'autres villes, la durée du voyage et le type d'équipement. En fait, nous avons reçu cette semaine une brochure sur le matériel que Toronto vient de commencer à utiliser. Nous estimons que nous sommes au courant de ce qui se passe ailleurs et nous sommes disposés à accepter toute amélioration qui pourrait s'intégrer dans notre aéroport.

M. Forrestall: Pourriez-vous suggérer des moyens concrets qui permettent aux lignes aériennes d'améliorer d'abord votre capacité de gagner de l'argent, mais plus important encore, je suppose, d'assurer aux voyageurs un meilleur service.

M. Boothroyd: Les lignes aériennes prétendent qu'il est impossible de le faire, mais si nous pouvions savoir exactement combien de taxis seraient nécessaires, au lieu de faire des prévisions approximatives, tout deviendrait tellement facile.

M. Forrestall: Ce serait l'élément le plus important.

[Texte]

Mr. Boothroyd: That would be one of the main factors in making money and giving the services required because you can appreciate the fact that in some certain days a driver might go three or four times to the airport and never get a trip. It is aggravating. You have a lot of talking to do to keep people satisfied and keep people contented. Yesterday morning, for instance, we said to our dispatcher "why did you order 20 cars?" He answers: "The number of passengers." He did not know so many people had their cars parked at the airport; he did not know so many people were going to use U-drive cars; he did not know so many people were going to be met by their friends and relatives, so he has 14 cars sitting there for two hours, which he is charged for on the basis of lead time and bad judgment.

Mr. Forrestall: Coming back to the volume of business that you do at the airport in terms of percentage of your total business, you mentioned between 5 and 8 per cent and then we had another figure of approximately 3 per cent. Let us take it at 5 per cent and say that is the percentage of your over-all annual volume. Might I ask if that is based on carrying airplane passengers from the airport into the city or does it include the calls that you would get from Tuxedo, perhaps because it is probably the best known one in the city? Is that included in your volume?

Mr. Boothroyd: Mr. Hook mentioned the figure 3 per cent. We only keep track of passengers out of the airport. Everyone goes to the airport.

Mr. Forrestall: By nature of the fact that you have roughly 50 per cent of the cabs in the metropolitan area, you would get roughly 50 per cent of the business, perhaps a little more because you are the preponderant firm. You are the eminent firm in the city. You are by far and away the largest company in the area. How large would the second largest firm be.

Mr. Boothroyd: The second largest is Red Patch Taxi. They have 33 units. They co-operate with us. They go up and down depending on where their drivers move to.

Mr. Forrestall: Are you happy with the nature of your contract with the Department of Transport?

Mr. Boothroyd: We are reasonably satisfied, sir.

Mr. Forrestall: You have indicated that you have good co-operation from them. Could you tell this

[Interprétation]

M. Boothroyd: Ce serait un des principaux moyens de gagner de l'argent tout en assurant les services requis. Vous pouvez comprendre à quel point il est exaspérant pour un chauffeur de se rendre à l'aéroport 3 ou 4 fois par jour sans client. Il faut parler beaucoup pour satisfaire les gens et pour les contenter. Prenons l'incident d'hier matin comme exemple. Nous avons dit à notre répartiteur: «pourquoi avez-vous commandé 20 véhicules?» Il répond: «Le nombre de passagers.» Il ne savait pas qu'il y en avait tellement dont la voiture était stationnée à l'aéroport; il ne savait pas combien loueraient des voitures sans chauffeur; combien seraient accueillis par leurs parents et amis. Donc, il a 14 voitures qui attendent là pendant 2 heures et qui lui sont imputées en raison du manque de jugement et du temps perdu.

M. Forrestall: Pour en revenir au volume d'affaires que vous faites à l'aéroport exprimé en pourcentage de votre chiffre d'affaires global, vous avez mentionné entre 5 et 8 p. 100; nous avions un autre chiffre d'environ 3 p. 100. Disons 5 p. 100 de votre chiffre d'affaires annuel global. Puis-je vous demander si ce chiffre représente le transport des passagers qui descendent de l'avion et se rendent en ville ou s'il comprend les appels que vous recevriez de Tuxedo, peut-être, parce que c'est probablement la mieux connue dans la ville. Est-ce compris dans votre volume d'affaires?

M. Boothroyd: M. Hook a mentionné le chiffre de 3 p. 100. Nous ne tenons compte que des passagers qui sortent de l'aéroport. N'importe qui va à l'aéroport.

M. Forrestall: Du fait que vous avez environ 50 p. 100 des voitures dans la région métropolitaine, vous devriez obtenir environ 50 p. 100 des affaires, peut-être un peu plus parce que vous êtes la compagnie la plus importante. Vous êtes la compagnie la plus influente de la ville. Vous dépassez, et de loin, toutes les autres de la région. Par ordre d'importance, quelle serait la deuxième?

M. Boothroyd: Celle qui occupe le deuxième rang est la Red Patch Taxi qui possède 33 unités. Elle collabore avec nous. Elle connaît des hauts et des bas selon les déplacements des chauffeurs.

M. Forrestall: Êtes-vous satisfaits de la nature du contrat que vous avez passé avec le ministère des Transports?

M. Boothroyd: Nous sommes raisonnablement satisfaits, monsieur.

M. Forrestall: Vous avez indiqué que le ministère apporte sa coopération. Pourriez-vous dire quelque

[Text]

Committee a little about the policing of the terms of your contract. Are you satisfied with the manner in which it is enforced at the airport?

Mr. Boothroyd: We know one thing for sure. Our responsibility is to do a job and if we do not do a job we certainly hear about it. Do you mean as far as the intrusion is concerned?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Boothroyd: We have had no trouble. As a matter of fact, there was a lot of hullabaloo in the newspapers some time ago, going back five or six years by the RCMP. One of the sergeants asked an independent operator to move. It was not a question that they did not move. He got lippy with the sergeant. You do not get lippy with an RCMP sergeant without getting in trouble. There was a lot of hullabaloo. The independent operators took it up and made a big noise about it but it really did not amount to anything. We have had no trouble since then.

Mr. Forrestall: What about the servicing of the commercial aspect of the airport, all the major industrial concerns that are allied to the aviation industry out there. Do you have an advantage over other firms in the city in terms of servicing them by way of having a dispatcher at the airport.

Mr. Boothroyd: You mean outside the airport, the little subsidiary satellite branches?

Mr. Forrestall: Little? If we had half of the industry in Nova Scotia that you have out at that airport, we would be very happy. That is a big industrial complex.

Mr. Boothroyd: Do you mean all the Greyhounds and places like that?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Boothroyd: I do not think we have any advantage there beside the fact of giving the service. You mean all the various warehouses. I thought you just meant just the little offices.

Mr. Forrestall: No, I meant as part of the integral airport complex itself.

Mr. Boothroyd: When you speak of the complex of the airport, you speak of that whole area.

[Interpretation]

chose au Comité concernant les dispositions de votre contrat. Êtes-vous satisfaits de la manière dont on les applique à l'aéroport?

M. Boothroyd: Nous tenons une chose pour certaine. Il nous incombe d'accomplir une tâche et si nous ne l'accomplissons pas, nous en entendrons parler, évidemment. Voulez-vous parler des intrus?

M. Forrestall: En effet.

M. Boothroyd: Nous n'avons pas eu de difficultés. En fait, il y a quelque temps on a fait bien du potin, cela remonte à cinq ou six ans, au sujet d'un incident avec la GRC. Un des sergents de la Gendarmerie a demandé à un exploitant indépendant de se déplacer. Ce n'est pas parce qu'il n'a pas bougé, mais parce qu'il n'a pas su tenir sa langue avec le sergent. Or, on ne peut se montrer bavard avec un sergent de la GRC sans s'attirer des ennuis. Cette affaire a fait grand bruit. Les exploitants indépendants s'en sont mêlés, ils ont fait beaucoup de tapage, mais cela n'a réellement abouti à rien. Nous n'avons pas eu d'autres difficultés depuis.

M. Forrestall: Et que penser de l'entretien de l'aspect commercial de l'aéroport, toutes les entreprises industrielles importantes et liées à l'industrie de l'aviation. Jouissez-vous d'avantages que n'ont pas les autres compagnies de la ville quant au service que vous pouvez leur offrir, du fait que vous avez un répartiteur à l'aéroport.

M. Boothroyd: Vous voulez dire à l'extérieur de l'aéroport, les petites compagnies satellites ou les filiales qui se trouvent à l'extérieur?

M. Forrestall: Petites? Mon Dieu, si nous avions en Nouvelle-Écosse la moitié de l'industrie que vous avez à l'aéroport, nous serions très heureux. C'est un grand complexe industriel.

M. Boothroyd: Vous voulez dire les Greyhounds et les endroits de ce genre?

M. Forrestall: En effet.

M. Boothroyd: Nous ne jouissons là d'aucun avantage, sauf que nous leur donnons du service. Vous voulez parler de tous les entrepôts? Je croyais que vous vouliez parler seulement des petits bureaux.

M. Forrestall: Non, je voulais parler de ce qui fait partie intégrante du complexe de l'aéroport même.

M. Boothroyd: Lorsque vous parlez du complexe de l'aéroport, vous parlez de toute la zone.

*Texte]**[Interprétation]*

Mr. Forrestall: Yes.

M. Forrestall: C'est exact.

Mr. Boothroyd: No, we do not have any advantage one way or another outside of giving service. We are strictly in competition at those points.

M. Boothroyd: Non, nous n'avons pas d'avantage particulier, sauf de fournir un service strictement en concurrence avec les autres.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Rock.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock: I would like to know the amount of money you paid for the privilege last year.

M. Rock: J'aimerais connaître la somme d'argent que vous avez versée l'an dernier pour le privilège.

The Chairman: The question was asked. The answer was \$11,000.

Le président: On a déjà posé la question et la réponse est \$11,000.

Mr. Rock: Is this a percentage?

M. Rock: S'agit-il d'un pourcentage?

The Chairman: No, it is a flat rate.

Le président: Non. Il s'agit d'un droit global.

Mr. Rock: I see. The municipal government also provides a service to the airport?

M. Rock: Je vois. Le gouvernement municipal assure aussi un service d'autobus à l'aéroport?

Mr. Boothroyd: They have a scheduled run, sir. We run the limousine service to and from the airport from the main hotels.

M. Boothroyd: L'autobus s'en tient à un horaire, monsieur, nous exploitons le service de limousine pour la desserte de l'aéroport à partir des principaux hôtels.

Mr. Rock: You have no contracts with any of the people who do services at the airport, the workers.

M. Rock: Vous n'avez pas de contrat avec les gens engagés dans les services à l'aéroport, les employés.

Mr. Boothroyd: No, sir.

M. Boothroyd: Non, monsieur.

Mr. Rock: They usually go there in their own vehicles or they use the public transport.

M. Rock: Ils s'y rendent habituellement dans leurs propres véhicules ou par le transport urbain.

Mr. Boothroyd: Yes, I presume so, yes.

M. Boothroyd: Je le suppose.

Mr. Rock: Thank you.

M. Rock: Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Pringle.

Le président: Monsieur Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have no further questions this morning.

M. Pringle: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à poser ce matin.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Le président: Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask if you could have a break down of the total number of cabs. You have 203. How many are Moore's, how many are Yellow; how many are Governor.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je demander si vous avez un état détaillé du nombre total de taxis. Il y en a 203. Combien sont de Moore's, combien sont de Yellow et combien sont de Governor.

Mr. Boothroyd: Governor's have 30; Moore's have 101 plus the limousines and buses; and Yellow, which is an associate unit, have 72.

M. Boothroyd: La Governor en a 30; la Moore's, 101, plus les limousines et les autobus; et la Yellow, unité associée, en a 72.

[Text]

[Interpretation]

Mr. Benjamin: Questions were asked, Mr. Chairman, as to the number of passengers carried. Do you not keep a record and provide it to the department of the number carried both to and from the airport?

M. Benjamin: On a demandé, monsieur le président, le nombre de voyageurs transportés. Ne tenez-vous pas de registre à l'intention du ministère visant le nombre de personnes transportées à l'aéroport et à partir de l'aéroport?

Mr. Boothroyd: No, we do not, sir.

M. Boothroyd: Non, monsieur, nous ne le faisons pas.

Mr. Benjamin: It must have been deleted in a subsequent contract. I noticed that Article 13 of the original one of October 1962, reads:

M. Benjamin: On a dû supprimer cette disposition dans un contrat plus récent, mais j'ai remarqué dans le contrat original passé en octobre 1962, que l'article 13, stipulait:

13. That the Licensee shall keep records of the number of passengers carried to and from the said airport in the limousines and taxis of the Licensee, and furnish to the Minister fifteen days after the first day of January in each year under this Licence, . . .

13. Le détenteur d'une licence doit tenir des registres du nombre de passagers transportés jusqu'à l'aéroport et à partir dudit aéroport dans des limousines et des taxis du détenteur d'une licence, et fournir au ministère quinze jours après le premier jour de janvier de chaque année, en vertu de cette licence, . . .

Have you not been doing that?

Ne l'avez-vous pas fait?

Mr. Boothroyd: We have the records. The people come from the Department of Transport and they do checks. We pay on the basis of what we call a set figure. It is not too related to the number of passengers.

M. Boothroyd: Nous avons les registres. Les gens du ministère des Transports viennent les vérifier. Nous payons un droit établi sur la base de ce qu'on appelle un tarif fixe. Cela ne tient pas beaucoup au nombre de passagers.

Mr. Benjamin: You are paying a flat rate now of \$11,000

M. Benjamin: Vous payez maintenant un taux uniforme de 11,000.

Mr. Boothroyd: As a matter of fact, it was three years ago we started.

M. Boothroyd: En fait, nous avons commencé il y a trois ans.

Mr. Benjamin: But even though it is on a flat rate, would this in some way or other not be related to what the fee should be? Would not the amount of people carried and the revenue derived therefrom serve as a basis for what the fee will be, whether it is a flat rate or whether it is a percentage?

M. Benjamin: Même s'il s'agit d'un taux uniforme n'est-il pas relié d'une façon ou d'une autre, à ce que le droit devrait être? Le nombre de personnes transportées et les revenus qui en découlent ne devraient-ils pas servir de base pour l'établissement de ce droit, que ce soit un taux uniforme ou un pourcentage?

Mr. Boothroyd: They do that when it comes up to the period of negotiations. They come in and they check. The records are there and they go through a certain period of time. They might take three months of one period and they might take three months of another period.

M. Boothroyd: Les gens du ministère s'en occupent lorsque vient le temps des négociations. Ils vérifient les dossiers. Ils procèdent par périodes de temps. Disons trois mois au cours d'une certaine période et trois mois au cours d'une autre période.

Mr. Benjamin: This particular article also says that you are to give a certified statement.

M. Benjamin: Cet article précise aussi que vous devez fournir un état certifié conforme.

Mr. Hook: I think we had to at one time but the contract was later amended when we went on the flat fee. I think that 1962 contract called for a percentage payment to maintain records at that time.

M. Hook: A un moment donné, il fallait le faire, je pense, mais le contrat fut modifié plus tard lorsque nous sommes passés sous le régime du taux uniforme. Le contrat de 1962 exigeait, je pense, le paiement d'un pourcentage.

[Texte]

Mr. Benjamin: Ten per cent or \$10,000 which ever was the greater was the original fee. Then it was changed to \$10,000 and then to \$11,000.

Mr. Hook: On a flat rate, we were not required to report monthly.

Mr. Boothroyd: Sir, let me say this, the Department of Transport definitely know what they are doing. We do not get anything for free.

Mr. Benjamin: All right. How many employees would you have altogether, roughly?

Mr. Hook: Seven hundred and fifty to 800 regular and part-time people.

Mr. Benjamin: What number of those would you say would be regular or permanent employees?

Mr. Hook: Six hundred and fifty to 700.

Mr. Benjamin: Are your employees organized? Do they have a union or an association?

Mr. Boothroyd: No, not at the moment, sir.

Mr. Benjamin: Have they at any time in the past attempted to form one and set up a bargaining unit?

Mr. Boothroyd: Not for many, many years.

Mr. Benjamin: Neither here nor in Regina?

Mr. Boothroyd: No, sir.

Mr. Benjamin: How are they paid? Are they all on commission?

Mr. Boothroyd: Commission is the normal basis with, of course, a guarantee in certain situations.

Mr. Benjamin: There is no minimum guaranteed wage per shift?

Mr. Boothroyd: Yes.

Mr. Benjamin: How much is it, the minimum wage? You would base it on an hourly rate then on whatever the minimum wage is.

Mr. Boothroyd: Our boys are paid 40 to 50 per cent commissions plus an over-riding 3 per cent bonus every four weeks. If the commission factor does not outweigh the minimum wage, we are in bad trouble.

[Interprétation]

M. Benjamin: 10 p. 100 ou \$10,000, soit le chiffre le plus élevé des deux, était le droit original. Ensuite, il est passé à \$10,000 puis à \$11,000.

M. Hook: Depuis que nous avons un taux fixe, il n'est plus nécessaire de présenter un rapport mensuel.

M. Boothroyd: Monsieur, permettez-moi de vous dire ceci. Le ministère des Transports sait bien ce qu'il fait. Nous n'obtenons rien pour rien.

M. Benjamin: Très bien. En gros, combien avez-vous d'employés?

M. Hook: Entre 750 et 800 employés à plein temps ou à temps partiel.

M. Benjamin: De ce nombre, combien diriez-vous sont des employés réguliers ou permanents?

M. Hook: De 650 à 700.

M. Benjamin: Vos employés sont-ils syndiqués? Ont-ils un syndicat ou une association?

M. Boothroyd: Non, pas pour le moment, monsieur.

M. Benjamin: Ont-ils jamais tenté de fonder un syndicat et d'établir une unité de négociation?

M. Boothroyd: Pas depuis bien des années.

M. Benjamin: Ni ici ni à Régina?

M. Boothroyd: Non, monsieur.

M. Benjamin: Comment sont-ils payés? Sont-ils tous payés à commission?

M. Boothroyd: La commission est la base normale avec, bien entendu, une garantie dans certaines situations.

M. Benjamin: Il n'y a pas de salaire minimum garanti par équipe?

M. Boothroyd: Certainement.

M. Benjamin: A combien s'établit le salaire minimum? Il est fondé sur un taux horaire, ensuite sur ce qu'est le salaire minimum.

M. Boothroyd: Nos gens touchent une commission de 40 à 50 p. 100 plus une prime de 3 p. 100 à laquelle il ne saurait être dérogé toutes les quatre semaines. Si la commission ne dépasse pas le salaire minimum, nous sommes en bien mauvaise posture.

[Text]

[Interpretation]

Mr. Benjamin: How long has the present contract got to go?

M. Benjamin: Dans combien de temps votre contrat viendra-t-il à expiration?

Mr. Boothroyd: Two years, sir.

M. Boothroyd: Dans deux ans, monsieur.

Mr. Benjamin: Two more years, it was a five-year one originally, was it?

M. Benjamin: Encore deux ans. A l'origine, c'était un contrat de cinq ans, n'est-ce pas?

Mr. Boothroyd: I believe so, sir.

M. Boothroyd: Je le crois, monsieur.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Howe.

Le président: Monsieur Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, Mr. Boothroyd is very definite in his suggestion that it would be of great assistance if information could be collected on incoming flights as to the number of passengers that would require cab service.

M. Howe: Monsieur le président, M. Boothroyd a affirmé dans sa proposition qu'il serait fort utile d'obtenir des renseignements sur le nombre de passagers qui, à l'arrivée, auraient besoin de taxi.

Mr. Boothroyd: Sir, that used to be the way.

M. Boothroyd: C'est ce qui se faisait autrefois, monsieur.

Mr. Howe: It used to be the way.

M. Howe: C'est ce qu'on faisait.

Mr. Boothroyd: Going back years ago, that used to be the way they did it but they have stopped that now. It is because you are expected to know your situation as it arises but it is very hard.

M. Boothroyd: Si l'on remonte assez loin, c'est ce qu'on faisait, mais on a cessé cette pratique. C'est tout simplement parce qu'on s'attend que nous connaîtrons la situation qui surgira, mais c'est fort difficile.

Mr. Howe: Why did they stop doing it? Was it too expensive?

M. Howe: Pourquoi a-t-on cessé de le faire? Le coût était-il trop élevé?

Mr. Boothroyd: No, they said that it was volume transportation. Things were changing and that is the way it had to be. It was the way throughout the entire country.

M. Boothroyd: Non, on nous a dit qu'il s'agissait de transport de masse. Les choses évoluaient et il fallait qu'il en soit ainsi. C'est ce qui se passait d'un bout à l'autre du pays.

Mr. Howe: You have not approached any of the airlines that come in here and asked if they would give you that service?

M. Howe: Vous n'avez pas abordé les lignes aériennes qui arrivent ici pour leur demander de vous rendre ce service?

Mr. Boothroyd: We bring it up at the management meetings. We talk to them but it is head office policy.

M. Boothroyd: Nous soulevons la question lors des réunions des directeurs, nous exprimons nos vues, mais il s'agit d'une politique de la direction générale.

Mr. Howe: No doubt it would cost a little bit. It would be an added expense to collect this information. Would you be willing to pay a little bit more in the negotiation of your contract for this type of service being provided?

M. Howe: Il en coûterait sans doute un peu plus. Il s'agirait d'une dépense additionnelle pour recueillir ces renseignements. Seriez-vous disposés à payer un peu plus dans les négociations de votre contrat pour obtenir ce genre de service?

Mr. Boothroyd: Sir, I do not think actually there would be any cost if the stewardess would simply say over the loudspeaker, "Will you hold your hand up if you require taxi-cab service in Winnipeg?"

M. Boothroyd: A mon avis, monsieur, cela ne coûterait rien si l'hôtesse voulait tout simplement dire devant le micro: «Que ceux qui ont besoin d'un taxi à Winnipeg veuillez bien lever la main.»

[Texte]

Mr. Howe: Some of those passengers would be asleep.

Mr. McArthur: Mr. Chairman, only three weeks ago I travelled from the Barbados to New York in a plane that had over 300 passengers on it. They handed me at least two or three forms to fill out on the way and I am sure all the passengers co-operated. I am not going to tell you what happened when they got to Kennedy Airport but I hope that we will never see the repetition of that in Canada anywhere.

Mr. Howe: This is the purpose of this Committee really to see that this type of situation does not arise.

Mr. McArthur: It was plain chaos. The whole side of the taxi-cab that I was eventually able to get was caved in and we had to get in one side and it was dirty. Glass was broken in the windows. That was the type of cab that was servicing Kennedy Airport and I waited two hours for it. I hope that will never happen here.

Mr. Howe: Any type of service costs money these days whether it is handing out a card that has to be printed or asking the people who take messages in the airport to send a message out to your dispatcher. I do feel there might be some additional expense but it would be of a great advantage to you and probably to the travelling public to have this service provided. Do you think so?

Mr. Boothroyd: It would be, sir, yes. You know the airport is not cheap. They want a lot of money for everything they do. I would want to know how much it is going to cost me before I could decide whether it was going to be that advantageous or not.

Mr. Howe: Well, this is true, of course. You gave us an instance of yesterday when you sent 20 cabs and they were not all required. This costs you money.

Mr. Boothroyd: That is right, sir.

Mr. Howe: I do feel, Mr. Chairman, that the department should consider the possibility of instituting a service like this at most Canadian airports. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? No other questions? We want to thank you, Mr. McArthur.

[Interprétation]

M. Howe: Certains de ces passagers pourraient dormir.

M. McArthur: Monsieur le président, il y a trois semaines seulement j'ai voyagé de la Barbade à New York dans un avion qui avait à son bord plus de 300 passagers. On m'a remis deux ou trois formulaires à remplir en route. Tous les passagers, je suis sûr, ont collaboré. Je ne veux pas vous dire ce qui s'est passé à l'aéroport Kennedy, mais j'espère que nous ne verrons jamais cela au Canada.

M. Howe: C'est le but de ce Comité justement de veiller à ce que des situations de ce genre ne surgissent pas.

M. McArthur: C'était un chaos épouvantable. Tout le côté du taxi que j'ai pu prendre en fin de compte, était enfoncé; il a fallu y entrer par le côté opposé. Il était sale et les vitres, brisées. C'était le genre de taxi qui desservait l'aéroport Kennedy et je l'ai attendu pendant deux heures. J'espère que cela ne se produira jamais ici.

M. Howe: Tout genre de service coûte de l'argent de nos jours, qu'il s'agisse de remettre en main une carte à imprimer ou de demander aux gens qui prennent les messages à l'aéroport de transmettre un message à votre répartiteur. J'ai l'impression que ce service comporterait des dépenses supplémentaires, mais il serait d'un grand avantage pour vous et probablement pour le public voyageur, n'est-ce pas?

M. Boothroyd: En effet, monsieur. Vous le savez, rien n'est bon marché à l'aéroport. Chacun veut que son travail soit bien rémunéré. Je voudrais savoir combien telle chose va me coûter avant de décider si c'est avantageux ou non.

M. Howe: Bien entendu. Vous nous avez signalé, comme exemple, ce qui s'est passé hier, alors que vous avez envoyé 20 taxis à l'aéroport et qu'ils n'ont pas tous été utilisés. Cela vous coûte de l'argent.

M. Boothroyd: C'est exact, monsieur.

M. Howe: J'estime, monsieur le président, que le ministère devrait songer à la possibilité d'instituer un service de ce genre dans la plupart des aéroports canadiens. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser? Vous n'avez pas d'autres questions? Nous voulons vous remercier, monsieur McArthur.

[Text]

[Interpretation]

Mr. McArthur: Thank you very much, Mr. Lessard.

M. McArthur: Je vous remercie beaucoup, monsieur Lessard.

The Chairman: Well, gentlemen, this completes the hearings here in Winnipeg. We will adjourn to the call of the Chair.

Le président: Messieurs, ceci met fin à l'audience tenue ici à Winnipeg. La séance est levée.

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

HOUSE OF COMMONS

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

ON

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

COMITÉ PERMANENT

DES

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 26 ★

JUN 5 - 1970 ★

LIBRARY
UNIVERSITY OF TORONTO

TUESDAY, MAY 12, 1970

LE MARDI 12 MAI 1970

Respecting

Bill C-184, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act.

Concernant le

Bill C-184, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

Allmand,
Bell,
Benjamin,
Corbin,
Guay (*Lévis*),
Godin,
Horner,

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Howe,
Loiselle,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Maison-
neuve*)—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)	Conformément à l'article 65 (4) (b) du Règlement.
Mr. Allmand replaced Mr. Deakon, on May 5, 1970.	M. Allmand remplace M. Deakon, le 5 mai 1970.
Mr. Guay (<i>Lévis</i>) replaced Mr. Thomas (<i>Maisonneuve</i>), on May 5, 1970.	M. Guay (<i>Lévis</i>) remplace M. Thomas (<i>Maisonneuve</i>), le 5 mai 1970.
Mr. Corbin replaced Mr. Givens, on May 6, 1970.	M. Corbin remplace M. Givens, le 6 mai 1970.
Mr. Thomas (<i>Maisonneuve</i>) replaced Mr. Forget on May 12, 1970.	M. Thomas (<i>Maisonneuve</i>) remplace M. Forget, le 12 mai 1970.
Mr. McCleave replaced Mr. Forrestall on May 12, 1970.	M. McCleave remplace M. Forrestall, le 12 mai 1970.
Mr. Bell replaced Mr. Thomas (<i>Moncton</i>), on May 12, 1970.	M. Bell remplace M. Thomas (<i>Moncton</i>), le 12 mai 1970.
Mr. Loiselle replaced Mr. Trudel, on May 12, 1970.	M. Loiselle remplace M. Trudel, le 12 mai 1970.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

MONDAY, February 23, 1970

Ordered,—That Bill C-184, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER,
The Clerk of the House of Commons.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 23 février 1970

Il est ordonné,—Que le Bill C-184, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

REPORTS TO THE HOUSE

THURSDAY, May 14, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, your Committee has considered the following Votes listed in the Main Estimates for the year ending March 31, 1971:

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45 relating to the Department of Transport,

Votes 55 and 60 relating to the Canadian Transportation Commission,

Votes 65, 70, 75 and L80 relating to the National Harbours Board,

Votes 85, L90 and 95 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 14, 18, 19 and 20*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

THURSDAY, May 14, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

EIGHT REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, February 23, 1970, your Committee has considered Bill C-184, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act, and has agreed to report it with the following amendments:

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le JEUDI 14 mai 1970.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité a examiné les crédits énumérés au budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1971.

Les crédits n^{os} 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45 concernant le ministère des Transports,

Les crédits n^{os} 55 et 60 concernant la Commission canadienne des transports,

Les crédits n^{os} 65, 70, 75 et L80 concernant le Conseil des ports nationaux,

Les crédits n^{os} 85, L90 et 95 concernant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent,

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n^{os} 14, 18, 19 et 20*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le JEUDI 14 mai 1970.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 23 février 1970, le Comité a étudié le Bill C-184, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, et est convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Clause 2

Strike out subclause (g) of clause 2 on page 2 and substitute the following therefor:

"(g) "tariff" means a tariff of rates and charges established by a shipping conference for the transportation of goods by vessel or by vessel and by any other means of transportation, and includes any rules or regulations that determine the calculation of such rates or charges or prescribe terms or conditions for the transportation of goods by vessel; and"

Clause 4

Strike out subclause (c) of clause 4 on page 4 and substitute the following therefor:

"(c) to prevent or limit the use by an ocean carrier in Canada or elsewhere of port or other facilities or services relating to the transportation of goods because that carrier is not a member of a conference."

Clause 5

Strike out paragraph (a) of subclause 1) of Clause 5 on page 4 and substitute the following therefor:

"(a) a copy of every contract and agreement described in section 3 between members of a shipping conference and a description in such form as the Commission may require of every arrangement described in that section between members of a shipping conference;"

Your Committee ordered a reprint of Bill C-184, as amended.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issue No. 26) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

Article 2

Retrancher le paragraphe g) de l'article 2 en page 2 et le remplacer par ce qui suit:

«g) «tarif» désigne un tarif des taux et prix établi par une conférence maritime pour le transport de marchandises soit par bâtiment, soit par bâtiment et tout autre moyen de transport, et comprend les règles ou règlements qui déterminent le calcul de tels taux ou prix ou prescrivent des modalités pour le transport de marchandises par bâtiment;»

Article 4

Retrancher le paragraphe c) de l'article 4 en page 4 et le remplacer par ce qui suit:

«c) pour refuser ou restreindre l'utilisation, par un transporteur maritime au Canada ou ailleurs, des installations ou services portuaires relatifs au transport de marchandises, parce que ce transporteur n'est pas membre d'une conférence.»

Article 5

Retrancher l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 5 en page 4 et le remplacer par ce qui suit:

«a) une copie de chaque contrat et accord intervenu entre des membres d'une conférence maritime et visé à l'article 3 et un dispositif de chaque arrangement intervenu entre les membres d'une conférence maritime et visé dans cet article, en la forme que la Commission peut exiger;»

Le Comité a demandé que le Bill C-184 soit réimprimé, tel que modifié.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatif à ce Bill (*fascicule n° 26*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, May 12, 1970.
(53)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:12 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Guay (*Lévis*), Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London East*) (18).

Other Members present: Messrs. Howard (*Okanagan Boundary*) and Loiselle (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport).

Witnesses: From the Canadian Transportation Commission: Mr. A. P. Campbell, Commissioner; Mr. L. J. Leavey, Executive Director and Legal Adviser, Water Transport Committee; From the Department of Consumer and Corporate Affairs: Mr. D. H. W. Henry, Q.C., Director, Investigation and Research Branch; From the Department of Industry, Trade and Commerce: Mr. G. M. Schuthe, Director, Industry, Trade and Traffic Services Branch.

On motion of Mr. Pringle,
Resolved,—That the Chairman be hereby instructed to report to the House the following Votes:

- (a) Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45, relating to the Department of Transport;
- (b) Votes 55 and 60, relating to the Canadian Transportation Commission;
- (c) Votes 65, 70, 75 and L80, relating to the National Harbours Board;
- (d) Votes 85, L90 and 95, relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

Pursuant to its Order of Reference of Monday, February 23, 1970, the Committee

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 12 mai 1970
(53)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 12. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Guay (*Lévis*), Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maison-neuve*), Trudel, Turner (*London-Est*),—(18)

Autres députés présents: MM. Howard (*Okanagan-Boundary*) et Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre des Transports).

Témoins: de la Commission canadienne des transports: MM. A. P. Campbell, commissaire; L. J. Leavey, directeur exécutif et conseiller juridique, Comité des transports par eau; du ministère de la Consommation et des Corporations: MM. D. H. W. Henry, C.R., directeur des enquêtes et de la recherche; du ministère de l'Industrie et du Commerce: M. G. M. Schuthe, directeur du transport et des services commerciaux.

M. Pringle propose, et
Il est résolu,—De charger, par les présentes, le président de faire rapport à la Chambre des crédits suivants:

- a) Crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45 relatifs au ministère des Transports;
- b) crédits 55 et 60, relatifs à la Commission canadienne des transports;
- c) crédits 65, 70, 75 et L80 relatifs au Conseil des ports nationaux;
- d) crédits 85, L90 et 95 relatifs à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Conformément à l'Ordre de renvoi du lundi 23 février 1970, le Comité procède

proceeded to the consideration of Bill C-184, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act.

The Chairman introduced Mr. Campbell, Commissioner from the Canadian Transportation Commission who, in turn, introduced officials from other governmental Departments.

Mr. Campbell, reading from a prepared text, made an opening statement by means of which he explained the purpose of the Bill.

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2, it was moved by Mr. Bell, *Resolved*,—That the letter received from the Atlantic Provinces Transportation Commission, dated May 8, 1970, in which the Commission expresses its views on Bill C-184, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix DD)

On motion of Mr. McCleave, *Resolved*,—That officials of certain Shipping Conferences presently in attendance, be called upon as witnesses in relation to Bill C-184.

At 12:20 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (54)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Guay (*Lévis*), Horner, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Turner (*London East*) (15).

Witnesses: Same witnesses who appeared during this morning's sitting, with the addition of the following: *From the*

à l'étude du Bill C-184, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Le président présente M. Campbell, commissaire de la Commission canadienne des transports qui, à son tour, présente les fonctionnaires des autres ministères du gouvernement.

M. Campbell donne lecture, à partir d'un texte préparé, d'une déclaration d'ouverture dans laquelle il explique le but du Bill.

L'article 1 est réservé.

Article 2: M. Bell propose, et
Il est résolu,—Que la lettre du 8 mai 1970, reçue de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, dans laquelle la Commission exprime ses vues sur le Bill C-184, sera imprimée en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour. (Voir appendice DD).

M. McCleave propose, et
Il est résolu,—Que les représentants de certaines conférences maritimes qui sont actuellement présents à la séance, soient appelés comme témoins relativement au Bill C-184.

A 12h 20, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (54)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Guay (*Lévis*), Horner, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Turner (*London-Est*)—(15).

Témoins: en plus des témoins présents à la séance du matin, les témoins suivants: *de la Canada-United Kingdom Freight*

Canada-United Kingdom Freight Conference: Mr. Wm. J. McLaughlin, Chairman; *From the Robert Reford Company Limited:* Mr. Wm. G. Gordon, Director and Assistant General Manager; Mr. John B. Claxton, Q.C., representing the following shipping Conferences:

- Canada-United Kingdom Freight Conference,
- Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference,
- Continental Canadian Westbound Freight Conference,
- Continental Canadian Eastbound Freight Conference,
- Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference,
- Australia/Canada East Coast, St. Lawrence and Lakes Conference.

On Clause 2

Pursuant to a motion adopted at this morning's sitting, members of the Committee questioned representatives of different Shipping Conferences.

Mr. Campbell made available to members of the Committee a list of shipping conferences operating in Canadian Trades, Canadian Conferences—Outbound.

It was moved by Mr. Rock,

Resolved,—That Bill C-184 be amended by striking out sub-clause (g) of Clause 2 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

“(g) “tariff” means a tariff of rates and charges established by a shipping conference for the transportation of goods by vessel or by vessel and by any other means of transportation, and includes any rules or regulations that determine the calculation of such rates or charges or prescribe terms or conditions for the transportation of goods by vessel; and”

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

It was moved by Mr. Pringle,

That Bill C-184 be amended by substituting the word “ninety” in line 36 of

Conference: M. Wm. J. McLaughlin, Président; *de Robert Reford Company Limited:* MM. Wm. G. Gordon, directeur et gérant général adjoint; John B. Claxton, C.R., représentant des conférences maritimes suivantes:

- Canada-United Kingdom Freight Conference,
- Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference,
- Continental Canadian Westbound Freight Conference,
- Continental Canadian Eastbound Freight Conference,
- Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
- Australia/Canada East Coast, St. Lawrence and Lakes Conference.

Article 2

Conformément à une motion adoptée à la séance du matin, les membres du Comité interrogent les représentants des différentes conférences maritimes.

M. Campbell distribue aux membres du Comité une liste des conférences maritimes à l'œuvre dans *Canadian Trades*, *Canadian Conferences—Outbound*.

M. Rock propose, et

Il est résolu,—Que le bill C-184 soit modifié par le retranchement de l'alinéa g) de l'article 2, à la page 2, et son remplacement par ce qui suit:

«g) «tarif» désigne un tarif des taux et prix établi par une conférence maritime pour le transport de marchandises soit par bâtiment, soit par bâtiment et tout autre moyen de transport, et comprend les règles ou règlements qui déterminent le calcul de tels taux ou prix ou prescrivent des modalités pour le transport de marchandises par bâtiment; et»

L'article 2 modifié est adopté.

Article 3

M. Pringle propose,

Que le Bill C-184 soit modifié par la substitution du mot «quatre-vingt-dix» à

paragraph (i) in subclause (1) of Clause 3 on page 2, for the word "sixty".

The motion was allowed to stand.

The questioning of witnesses resumed on Clause 3 which, in turn, was allowed to stand.

On Clause 4

It was moved by Mr. Turner (*London East*),

Resolved,—That Bill C-184 be amended by striking out sub-clause (c) of clause 4 on page 4 thereof and substituting the following therefor:

(c) to prevent or limit the use by an ocean carrier in Canada or elsewhere of port or other facilities or services relating to the transportation of goods because that carrier is not a member of a conference."

At 6:00 p.m., with the questioning of witnesses continuing on Clause 4, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this evening.

EVENING SITTING

(55)

The Standing Committee on Transport and Communications reassembled this evening at 8:10 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonnette*), Turner (*London East*) (13).

Witnesses: Same Departmental Officials who appeared at this morning's sitting, with the addition of Mr. G. D. Orr, Director, Trade Practices Branch.

The questioning of witnesses being resumed and concluded, Clause 4 of Bill C-184, as amended, carried.

On Clause 5

It was moved by Mr. Turner (*London East*),

la ligne ? de l'alinéa i) du paragraphe (1) de l'article 3, à la page 2, par le mot «soixante».

La motion est réservée.

L'interrogatoire des témoins reprend sur l'article 3 qui, à son tour, est réservé.

Article 4

M. Turner (*London-Est*) propose, et *Il est résolu*,—

Que le bill C-184 soit modifié par le retranchement de l'alinéa c) de l'article 4, à la page 4, et son remplacement par ce qui suit:

«c) pour refuser ou restreindre l'utilisation, par un transporteur maritime au Canada ou ailleurs, des installations ou services portuaires relatifs au transport de marchandises, parce que ce transporteur n'est pas membre d'une conférence.»

A 6 h du soir, l'interrogatoire des témoins sur l'article 4 se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 8h du soir.

SÉANCE DU SOIR

(55)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 8h 10. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Bell, Benjamin, Corbin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonnette*), Turner (*London-Est*)—(13).

Témoins: en plus des fonctionnaires qui ont comparu à la séance du matin, M. G. D. Orr, directeur des pratiques du commerce.

L'interrogatoire des témoins reprend et, une fois terminé, l'article 4 du Bill C-184 est adopté tel que modifié.

Article 5

M. Turner (*London-Est*), propose, et *Il est résolu*,—

Resolved,—That Bill C-184 be amended by striking out paragraph (a) of sub-clause (1) of Clause 5 on page 4 thereof and substituting the following therefor:

“(a) a copy of every contract and agreement described in section 3 between members of a shipping conference and a description in such form as the **Commission** may require of every arrangement described in that section between members of a shipping conference;”

The amendment carried.

Clause 5, as amended carried.

Clause 6 carried.

On Clause 3

The Committee agreed to resume consideration of an amendment which was allowed to stand when presented by Mr. Pringle at this afternoon's meeting. The said amendment reads as follows:

Moved by Mr. Pringle,

That Bill C-184 be amended by substituting the word “ninety” in line 36 of paragraph (i) of sub-clause (1) of Clause 3, on page 2, for the word “sixty”.

And debate arising thereon, the question being put on the said amendment, it was negatived on the following division: YEAS, 3; NAYS, 9.

Clause 3 carried.

Clauses 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 and 14 were severally carried.

With the unanimous consent of the members, the Committee reverted to Clause 2 of Bill C-184.

On Clause 2

It was moved by Mr. Benjamin,

That Clause 2 be amended by deleting all the words after “Commission” means’ in sub-clause (a) of Clause 2 on page 1, and substituting the following therefor:

‘Restrictive Trade Practices Commission’.

Que le Bill C-184 soit modifié par le retranchement de l'alinéa a) de l'article 5(1), à la page 4, et son remplacement par ce qui suit:

«a) une copie de chaque contrat et accord intervenu entre des membres d'une conférence maritime et visé à l'article 3 et un dispositif de chaque arrangement intervenu entre des membres d'une conférence maritime et visé dans cet article, en la forme que la Commission peut exiger.»

L'amendement est adopté.

L'article 5 modifié est adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 3

Le Comité consent à étudier de nouveau un amendement qui avait été réservé après avoir été proposé par M. Pringle à la séance de l'après-midi. Ledit amendement se lit comme suit:

M. Pringle propose,

Que le Bill C-184 soit modifié par la substitution du mot «quatre-vingt-dix» à la ligne 36 de l'alinéa i) du paragraphe (1) de l'article 3, à la page 2, par le mot «soixante».

Après délibération, la question est mise aux voix et l'amendement est rejeté sur division: en faveur, 3; contre, 9.

L'article 3 est adopté.

Les articles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 sont adoptés séparément.

Les députés consentent à l'unanimité à revenir à l'article 2 du Bill C-184.

Article 2

M. Benjamin propose,

Que l'article 2 soit modifié en retranchant tous les mots après «Commission» désigne à l'alinéa a) article 2, page 1, les remplaçant par ce qui suit:

«Commission sur les pratiques restrictives du commerce».

Debate arising thereon, the question being put on the said amendment, it was resolved in the negative on the following division: YEAS, 3; NAYS, 7.

Clause 2 carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried and the Chairman was instructed to report Bill C-184, as amended.

On motion of Mr. Pringle,

Resolved,—That the Committee order a reprint of Bill C-184, as amended, for distribution to Members of Parliament.

On motion of Mr. Horner,

Resolved,—That this Committee resolve itself into an "*in camera*" meeting to discuss the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

At 9:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après délibération, la question est mise aux voix et l'amendement est rejeté sur division: en faveur, 3; contre, 7.

L'article 2 est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le Bill, tel qu'amendé, est adopté, et le président est chargé de faire rapport du Bill C-184, tel qu'amendé.

M. Pringle propose, et

Il est résolu,—Que le Comité demande une réimpression du Bill C-184, tel qu'amendé, pour le distribuer aux députés.

M. Horner propose, et

Il est résolu,—Que le Comité se réunisse «à huis clos» pour discuter de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

A 9h 20 du soir, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 12, 1970

• 1015

The Chairman: Gentlemen, I see we have a quorum, so I will call the meeting to order.

We have for consideration this morning Bill C-184, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act.

Before I call upon the witnesses I would like to get somebody to move an authorization for me to report certain Estimates such as those of the Department of Transport that were passed a little while ago by the Committee but for which I was not advised to report back to the House.

Mr. Pringle: I move that the Chairman be authorized to report back to the House the Estimates relating to the Department of Transport, the Canadian Transport Commission, the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority.

Motion agreed to.

The Chairman: I would like at this time to introduce to you Mr. A. P. Campbell, Commissioner of the Canadian Transport Commission, and I would ask Mr. Campbell to introduce some of his staff with him this morning. Mr. Campbell.

Mr. A. P. Campbell (Commissioner, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. On my immediate right I have Mr. L. J. Leavey, Executive Director and Legal Adviser of the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission; Mr. G. M. Schuthe, Director of the Industry Trade and Traffic Services Branch, Department of Industry, Trade and Commerce and Mr. D. H. W. Henry, Q.C., of the Department of Consumer and Corporate Affairs, Restrictive Trade Practices Commission. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, I think we will have to examine the Bill clause by clause and everybody here knows we have some amendments, so whenever the amendments come forward...

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 12 mai 1970

Le président: Messieurs, nous avons le quorum, et j'appelle donc le Comité à l'ordre.

Nous étudions ce matin le Bill C-184: Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Avant d'appeler les témoins, je voudrais qu'on m'autorise à faire rapport de certains crédits adoptés il y a quelque temps, tels que ceux relatifs au ministère des Transports, mais que vous ne m'avez pas demandé de présenter à la Chambre.

M. Pringle: Je propose que nous autorisions le président à faire rapport à la Chambre des crédits relatifs au ministère des Transports, à la Commission canadienne des transports, au Conseil des ports nationaux et à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

La motion est adoptée.

Le président: Permettez-moi maintenant de vous présenter M. A. P. Campbell, commissaire de la Commission canadienne des transports, que j'invite à vous présenter ses collègues. Monsieur Campbell.

M. Campbell (Commissaire, Commission canadienne des transports): Je vous remercie, monsieur le président. Voici, à ma droite, M. L. J. Leavey, directeur exécutif et conseiller juridique, du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports; monsieur Schuthe, directeur du transport et des services commerciaux, ministère de l'Industrie et du Commerce; enfin, M. D. H. W. Henry, C.R., ministère de la Consommation et des Corporations, Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce. Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous allons devoir examiner le Bill article par article et tout le monde sait que nous voulons y apporter quelques amendements. Donc, quand les amendements seront présentés...

[Text]

Mr. Rock: Mr. Chairman, could one of the gentlemen, one of the witnesses explain the Bill? There are no explanatory notes on this Bill at all...

The Chairman: I believe Mr. Campbell will give us a resumé of the Bill in just a moment, Mr. Rock. Mr. Campbell, would you proceed?

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I am here as a witness, of course, but I have been asked by the Minister of Transport to make some opening remarks by way of explanation of this Bill.

The function of a shipping line is to give scheduled and advertised service on a particular trade route, with the regularity and frequency which shippers need for carrying on their normal business and with ships suitable for the carriage of the various types of general commodities that are offered.

Since the development of steamships made the maintenance of regular schedules a possibility, shipping lines have found it expedient, for almost a century, to form themselves into conferences for the purpose of controlling competition between members and to restrain outside competition. The practice is now universal and some 360 conferences serve world trade. About 40 conferences serve Canadian export and import trades to and from all areas of the world, and included in them will be found ships flying the flags of most of the seagoing nations.

A conference is an association of shipping lines serving a precisely defined general cargo ocean trade, established by formal agreement of its members. Under this agreement, members will be required to adhere to a common tariff of rates and charges and, typically, to restrict competition. It will bind shippers to use only conference line vessels by a form of contract known generically as a loyalty arrangement, in which the inducement to the contract signatory is that he will have applied to his shipments a schedule of rates which is lower than that applied to non-contract signatories.

The conference agreement will contain rules respecting admission and expulsion of members, and other rules respecting penalties for breach of the agreement. These may be rules respecting the allocation of ports to

[Interpretation]

M. Rock: Monsieur le président, l'un des témoins pourrait-il nous expliquer ce Bill. Nous n'avons aucune note explicative...

Le président: Je crois que M. Campbell va nous en faire un résumé dans un instant, monsieur Rock. Monsieur Campbell, voulez-vous continuer?

M. Campbell: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je suis ici en qualité de témoin bien entendu, mais le ministre des Transports m'a demandé de faire quelques remarques préliminaires pour expliquer ce Bill.

La fonction essentielle d'une compagnie de navigation maritime est d'offrir des services réguliers dans des conditions déterminées sur certaines lignes commerciales; elles doivent satisfaire aux besoins des expéditeurs du point de vue de la fréquence et de la régularité et mettre à leur disposition des navires conçus pour transporter des produits très divers.

Depuis le développement des bateaux à vapeur, ces compagnies ont pu maintenir des horaires réguliers et elles ont, depuis près d'un siècle, trouvé avantageux de se grouper en conférences afin d'exercer un contrôle sur la concurrence entre les divers membres et de limiter la concurrence extérieure. Cette pratique est aujourd'hui universelle et près de 360 conférences desservent l'ensemble du commerce mondial. Le commerce canadien de l'exportation et de l'importation est desservi par 40 conférences qui font affaire avec toutes les parties du monde et vous y trouverez des navires battant pavillon de presque toutes les nations qui font du commerce maritime.

Une conférence est une association de compagnies maritimes établie par accord officiel entre les membres et qui s'occupe d'une forme bien définie de commerce maritime. Cet accord précise que les membres doivent respecter un tarif commun afin d'éviter toute concurrence. Elle oblige les expéditeurs à utiliser les navires de ligne de la conférence au moyen d'un contrat selon lequel le signataire s'engage à appliquer un tarif d'expédition inférieur à celui qui s'applique dans le cas d'un non-signataire du contrat.

L'accord comprend également des règlements relatifs à l'admission et à l'exclusion des membres, ainsi que des règlements concernant les amendes qui seront imposées dans le cas de rupture de contrat. Il y a aussi des

[Texte]

member lines, the scheduling of sailings, and the pooling of traffic and/or revenue.

A conference agreement is essentially a compromise between competing lines who are likely to have different characteristics and different interests in the trade, but all of whom will have a common interest in preventing ruinous rate wars.

Unquestionably, a conference is a cartel and this is explicit in the findings of the Restrictive Trade Practices Commission which, in its report of June 17, 1965, found that conferences were in breach of the Combines Investigation Act.

That conferences are cartels is universally recognized, but recognition is also generally given to the claim that they do provide a stable rate structure and regular and frequent service, and thus serve trade in a reasonably satisfactory way. The fact that no alternate mechanism has been discovered has impelled all governments to at least tolerate the system, and this is true in Canada as elsewhere.

Consequently, rather than initiate proceedings under the Combines Investigation Act to secure a prohibition order, the Restrictive Trade Practices Commission recommended that conferences be exempted from the application of the Act, subject to certain conditions designed to prevent abuses and to provide for the reasonable possibility of competition.

The purpose then of this proposed legislation is to provide for this exemption and to detail the conditions that attach thereto. If the conditions are not met, the penalty is the loss of exemption and the consequent application of the Combines Investigation Act.

It should be remarked that under the legislation, conferences would be required to file certain documents respecting matters agreed to between members.

The filing requirement has two purposes. The fundamental purpose is to establish that the conditions for exemption have been met.

The secondary, but very important purpose, is to penetrate the veil of secrecy that traditionally has been drawn over much of conference activity.

[Interprétation]

règles fixant la répartition des ports entre les membres de la conférence, l'horaire des départs des bâtiments, la répartition du trafic et des revenus.

Cet accord constitue essentiellement un compromis entre des compagnies concurrentes dont les caractéristiques et les intérêts sont différents du point de vue du commerce, mais qui veulent éviter d'un commun accord toute concurrence ruineuse portant sur les tarifs.

Il ne fait aucun doute que ces conférences sont des cartels ainsi que la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce l'a souligné dans la conclusion du rapport qu'elle a présenté le 17 juin 1965, et d'autre part qu'elles contreviennent à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Que ces conférences soient des cartels est un fait universellement reconnu mais on reconnaît également qu'ils permettent de maintenir une stabilité des tarifs et qu'ils procurent des services réguliers et fréquents. Aussi, on peut dire qu'ils servent le commerce d'une manière satisfaisante. Nous n'avons pu découvrir aucun système permettant de les remplacer et c'est pourquoi les gouvernements se voient dans l'obligation de les tolérer, pas plus le gouvernement canadien que les autres.

En conséquence, au lieu d'entamer des procédures en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions pour en amener l'interdiction, la Commission sur les pratiques restrictives du commerce a recommandé que ces conférences soient dispensées de la mise en application de la Loi, sous réserve de certaines conditions visant à prévenir les abus et à permettre une concurrence raisonnable.

Le but des mesures législatives que nous proposons est donc de créer cette exemption et de déterminer les conditions s'y rattachant. Si les conditions ne sont pas remplies, le contrevenant s'exposera à perdre le bénéfice de son exemption et à tomber sous le coup de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Je me permettrai de vous faire remarquer que ces mesures prévoient l'obligation pour les conférences de déposer certains documents concernant les sujets prévus aux termes de l'accord entre les membres.

L'obligation de déposer certains documents a un double but, dont le principal est de s'assurer que les conditions permettant d'obtenir l'exemption sont respectées.

En deuxième lieu, et c'est également très important, elle permettra de percer le secret dont s'entourent en général les activités des conférences.

[Text]

If the filing requirements are breached, a fine is provided for.

When the Minister of Transport moved the second reading of Bill C-184 in the House on February 23, 1970 he noted that the Report of the Restrictive Trade Practices Commission and its recommendations were subjected to detailed and lengthy study by an interdepartmental committee which, in due course, in its report, substantially approved the recommendations. In December, 1968 the then Minister of Transport, with the concurrence of the Minister of Industry, Trade and Commerce and the Minister of Consumer and Corporate Affairs devised a series of recommendations. This Bill implements those recommendations.

Since the Bill became a public document upon second reading, it has been distributed widely to foreign governments and, of course, has been studied carefully by the industry, that is to say, by the conferences affected and by Canadian users of conference services, particularly the Canadian Shippers' Council.

The Committee, Mr. Chairman, might be interested in an observation which appeared in *The Economist* of April 11 of this year, and I quote:

...it is high time that shipping became subject to some kind of regulatory body with the function of ensuring fair competition. This is done in the United States by the Federal Maritime Commission and rather weaker measures to do the same are being introduced in Canada. Unpopular at the last two proposals would be in shipping circles, they would be in the long-term interests of the industry.

In one respect, Mr. Chairman, *The Economist* proved to be a somewhat inaccurate prophet, for there has been no noteworthy manifestation of unpopularity of this measure and, indeed, the conferences have indicated their general support.

The Canadian Shippers' Council has publicly declared its support of the Bill and appears to feel that it provides a desirable statutory base upon which to establish effective consultative machinery.

If I were to venture an opinion, sir, it would be that this general acceptance is due to the fact that both sides have had ample time to anticipate the measure and they see in it a framework in which they can promote trade to mutual satisfaction and with minimum disruption.

[Interpretation]

Une amende est prévue en cas de non-observation de l'obligation de dépôt de documents.

Lorsque le ministre des Transports a présenté le Bill C-184 en deuxième lecture à la Chambre, il a remarqué que le rapport de la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce et ses recommandations avaient fait l'objet d'une étude approfondie par un comité interministériel qui avait, dans son rapport et en temps utile, approuvé les recommandations en question. En décembre 1968, le ministre des Transports d'alors, en collaboration avec le ministre de l'Industrie et du Commerce et celui de la Consommation et des Corporations avait élaboré un certain nombre de recommandations auxquelles ce bill ne fait que donner suite.

Depuis que ce Bill est devenu un document public au cours de la seconde lecture, nous l'avons porté à la connaissance des gouvernements étrangers. Il va sans dire que l'industrie, ou plutôt les conférences l'ont étudié, ainsi que les utilisateurs canadiens des services qu'offrent les conférences et tout particulièrement le Conseil des armateurs canadiens.

Monsieur le président, je pense que les observations parues dans *The Economist* du 11 avril 1970 intéresseront le Comité. On lit :

Il est grand temps que la navigation soit soumise aux règlements d'un organisme afin d'instaurer une concurrence loyale. C'est ce que fait la *Federal Maritime Commission* des États-Unis, et à une échelle moindre, le Canada. Même si les deux propositions sont impopulaires dans les milieux de la navigation, elles sont, à longue échéance, dans l'intérêt de cette industrie.

En un sens, monsieur le président, le journal *The Economist* s'est révélé un mauvais prophète en la matière car nous n'avons noté aucune réaction vraiment caractéristique d'impopularité de cette mesure et, dans leur ensemble, les conférences nous ont assurés de leur appui.

Le Conseil des armateurs canadiens a déclaré publiquement qu'il approuvait ce Bill et qu'à son avis il fournissait une base statutaire souhaitable qui permettra de mettre en place un système efficace de consultation.

Si je pouvais me permettre de vous donner une opinion personnelle, je dirais que cet accueil favorable est dû au fait que les deux parties concernées ont eu le temps de prendre leurs dispositions et qu'elles considèrent que ce cadre permettra de favoriser le commerce à la satisfaction de tout le monde avec le minimum de modifications.

[Texte]

Having said this, I should add, notwithstanding the general approval of the Bill, that representations were received concerning certain specific clauses where it was felt there could be some improvement in wording, largely for clarification.

These representations have been carefully considered by the officials who have been involved in preparing and drafting this measure and, as a result, I have three amendments to suggest.

I understand, Mr. Chairman, it is your wish that these suggestions be put forward at the appropriate times during the clause-by-clause examination of the Bill.

Thank you, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Campbell.

Gentlemen, we will proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-184. I will call Clause 1, and if you agree with me, we will leave Clause 1 stand until the end. We will leave it open for our main discussion on the Bill.

Mr. Bell: Mr. Chairman, could we have an idea of just what the amendments are so they will not affect all our questioning?

The Chairman: There is an amendment on Clause 2. Would you prefer to go on to Clause ?? We will leave Clause 1 stand for now.

Mr. Bell: I have some general questions to ask ...

The Chairman: You could always come back.

Mr. Bell: ...which I could ask now, but if the government is proposing amendments I probably will not bother to ask them. Could Mr. Campbell give us an idea in advance of the changes they are proposing in these amendments? Are they substantial or are they just routine, Mr. Chairman?

The Chairman: You want Mr. Campbell to give you an idea of what the three amendments are or ...

Mr. Bell: It may save some time.

The Chairman: One by one.

Mr. Bell: It may save some time, Mr. Chairman.

The Chairman: Could we leave Clause 1 stand, and go on to Clause 2?

[Interprétation]

Ceci étant dit, j'ajouterais que, malgré l'approbation que rencontre ce Bill en général, nous avons reçu des observations au sujet de certains articles qui devraient être améliorés dans leur rédaction afin de les rendre plus clairs.

Les fonctionnaires qui ont élaboré et rédigé ce Bill ont largement tenu compte des recommandations en question et, en conséquence, je voudrais présenter trois amendements, monsieur le président.

Je crois savoir par ailleurs que vous voulez que ces suggestions soient formulées au fur et à mesure que nous étudierons les articles du Bill.

Je vous remercie, monsieur.

Le président: Je vous remercie, monsieur Campbell.

Messieurs, nous allons étudier le Bill C-184, article par article. Si vous êtes d'accord avec moi, nous pourrions peut-être réserver l'article 1 jusqu'à la fin de nos délibérations. Nous nous en occuperons lors de nos délibérations d'ensemble.

M. Bell: Monsieur le président, pourrions-nous avoir une idée de la teneur de ces amendements afin d'éviter les répercussions qu'ils pourraient avoir sur l'ensemble de nos discussions?

Le président: Il y a un amendement visant l'article 2. Préférez-vous que nous commençons par l'article 2 et que nous laissions l'article 1 de côté pour le moment?

M. Bell: Je voudrais poser quelques questions d'ordre général...

Le président: Vous pourrez toujours y revenir.

M. Bell: Mais si le gouvernement propose des amendements, je n'aurais peut-être pas besoin de les poser. Monsieur Campbell pourrait-il nous donner une idée des modifications qu'il suggère dans ses amendements? Sont-elles importantes? S'agit-il de simples questions de routine?

Le président: Vous voudriez que M. Campbell nous donne une idée de la teneur de ces trois amendements, ou...

M. Bell: Cela pourrait sauver un peu de temps, c'est tout, monsieur le président.

Le président: Article par article?

M. Bell: Cela pourrait nous épargner du temps.

Le président: Est-ce que nous pourrions réserver l'article 1 dans ce cas-là?

[Text]

Mr. Bell: Do whatever you like.

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions*

The Chairman: I believe we have an amendment on Clause 2. Would you elaborate on the amendment to Clause 2, Mr. Campbell?

Mr. Campbell: On the amendment, sir, yes.

I presume, Mr. Chairman, I have your permission to call on any of my colleagues if I so desire.

The Chairman: Yes, I think it is agreed by the Committee.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Campbell: The reason for amendment to Clause 2 (g), Mr. Chairman, was because sound representations were made that it was not abundantly clear in the definition of "tariff" whether it permitted the publication of tariffs which would contain rights for the modern concept of door-to-door shipment, that is to say, from inland Europe to inland Canada which is particularly relevant to the development of container shipment. The amendment purports to accomplish that. You see, as printed, the Bill reads:

• 1030

...the transportation of goods by water ..

It now reads:

...the transportation of goods by vessel or by vessel and by any other means of transportation,...

which would permit, say, goods to be discharged in Halifax and moved by rail to Toronto under one through rate. I think it might be useful, Mr. Chairman, to add at this point that the definition of the words "Transportation of goods" which are in Clause 2 (h), is a key definition. It means in this Bill transportation to or from Canada and implies always there be a bona fide Canadian interest. Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: This gives the conference a great deal of power and I was interested in your remarks, Mr. Campbell, when you stated "it restricts competition". A few years ago this House and this Committee dealt with the main transportation bill, the theme of which was to promote and create competition, there-

[Interpretation]

M. Bell: Oui, faites ce que vous voudrez.

L'article 1 est réservé.

Article 2: *définition*

Le président: Alors, nous réservons l'article 1 et nous sommes à l'article 2. A l'article 2, je crois que nous avons un amendement. Est-ce que vous pourriez expliquer l'amendement à l'article 2, s'il vous plaît, monsieur Campbell?

M. Campbell: Oui, monsieur.

Je présume, monsieur le président, que j'ai la permission de demander à n'importe quel de mes collègues de m'aider?

Le président: Oui, je crois. Le Comité est d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Campbell: Monsieur le président, la raison de cet amendement, c'est que ce n'était pas très clair dans la définition de tarif que ceci permettait la publication de tarifs sur les expéditions de porte à porte, c'est-à-dire de l'intérieur de l'Europe vers l'intérieur du Canada, ce qui est très pertinent au développement des expéditions par «container». C'est le but de l'amendement. Tel qu'imprimé, voici ce que dit le bill:

g) ...le transport de marchandises par eau...

et maintenant on dit:

g) ...le transport de marchandises soit par bâtiments et tout autre moyen de transport.

ce qui permettrait, mettons, que les marchandises soient déchargées à Halifax et ensuite transportées par rail à Toronto en vertu d'un seul tarif. Je crois qu'il serait peut-être utile, monsieur le président, d'ajouter maintenant que l'expression «transport de marchandises» dans l'article 2(h) se trouve être une définition clé. Cela veut dire dans le bill transport «vers» ou «du» Canada. Il s'agit évidemment toujours d'un intérêt bona fide du Canada. Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Ce qui donne beaucoup de pouvoir à la Conférence, et je me suis intéressé à vos observations, monsieur Campbell, lorsque vous avez dit que cela établit une certaine restriction à la concurrence. Il y a quelques années, cette Chambre et ce Comité étaient saisis d'un projet de loi sur le transport, dont

[Texte]

by lowering rates and thereby bringing about reduced prices to the consumer. In those days the consumer was the shipper, but here we are definitely restricting competition. My first question lies under the definition of ocean carrier. In looking at subclauses (d) and (h) it seems to me this Bill deals with everything but transportation of commodities within Canada. The commodities have to be coming from outside of Canada to Canada, or going from Canada to another part of the world. Am I right on that?

Mr. Campbell: That is correct, sir.

Mr. Horner: It does not apply to commodities being moved within this country.

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Horner: Solely within this country. This reminds me of a change the Restrictive Trades Practice Commission brought in about 1962 or 1961 which allowed exporting companies—I am drawing this to your attention—to get together for the purpose of being a better competitor on the world market. Would you say this was a true or a good comparison?

Here we are allowing shippers handling export or import products to get together to set lower rates. The amendment to the Combines Investigation Act of 1961 or 1962 allowed the companies to get together for the export, and only for the export, of products. I notice there is somebody here from the Department of Industry, Trade and Commerce and maybe there is somebody from the Department of Consumer and Corporate Affairs. Possibly Mr. Orr could answer this question better than you, Mr. Campbell, but I want to know. Is this correct?

Mr. Campbell: Sir, Mr. Orr is not here, but his superior, Mr. Henry, is here.

The Chairman: Mr. Henry?

Mr. D. H. W. Henry, Q.C. (Director of Investigation and Research, Combines Investigation Act, Department of Consumer and Corporate Affairs): Yes, Mr. Chairman, as you know I am the Director of Investigation and Research under the Combines Investigation Act. The amendment to which reference was made, Mr. Chairman, was introduced in 1960 and it does, indeed, permit companies who are exporting goods to make an agreement or a joint effort, if you like, a combine for the purpose only of exporting goods from Canada. This is not really comparable, I think, to the principle in the Bill being dealt

[Interprétation]

le thème était de promouvoir, et d'encourager la concurrence, en abaissant les tarifs et en offrant des prix inférieurs au consommateur. Alors, le consommateur était l'expéditeur, et là on se trouve à diminuer la concurrence. Ma première question concerne la définition de «transporteur maritime». D'après les sous-alinéas (d) et (h) il semble que ce Bill s'applique à tout, sauf au transport de denrées dans les limites du Canada. Il faut que cela vienne de l'extérieur du Canada, vers le Canada, ou aille du Canada vers une autre région du monde? Ai-je raison?

M. Campbell: Oui.

M. Horner: Cela ne s'applique pas aux denrées transportées à l'intérieur du Canada?

M. Campbell: Non.

M. Horner: C'est bien, merci. Cela me rappelle une modification apportée par la Commission sur les pratiques restrictives du Commerce, en 1962, ou en 1961, qui permettait aux compagnies d'exportation, et je signale cela à votre attention, de se rassembler afin d'être plus compétitives sur le marché mondial. Croyez-vous que ce soit là une comparaison valable ou que ce soit vrai?

Nous permettons aux expéditeurs responsables des produits d'importation ou d'exportation de se rassembler pour établir des taux moins élevés. L'amendement à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions de 1961, ou 1962, permettait aux compagnies de se rassembler pour faire simplement l'exportation d'un produit. Il y a ici un représentant du ministère de l'Industrie et du Commerce, et peut-être quelqu'un du ministère de la Consommation et des Corporations. Peut-être que M. Orr serait mieux qualifié que vous pour répondre à cette question, monsieur Campbell?

M. Campbell: M. Orr n'est pas ici, mais M. Henry, son supérieur, y est.

Le président: Monsieur Henry?

M. D. H. W. Henry, cr. (Directeur des services d'Enquête portant sur la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, ministère de la Consommation et des Corporations): Cet amendement dont on a parlé, monsieur le président, fut introduit en 1960, et permet vraiment aux compagnies qui font l'exportation des denrées de s'entendre pour unir leurs efforts, ou de faire une coalition aux fins de l'exportation des denrées, à partir du Canada. On ne peut vraiment pas comparer cela au principe du projet de loi dont nous sommes saisis maintenant. L'amendement de 1960 sur l'exportation avait pour but de permettre

[Text]

with today because the so-called export amendment of 1960 to which reference has been made was intended to help Canadian exporters in penetrating foreign markets, to do so by collusive arrangements where this appeared to them to be an effective way of entering an export market. The principle in Bill C-184 is somewhat different. It is a question of making use of a very widespread and long-standing system which pervades the whole world, known as the shipping conference system which will provide stability of rates, reasonable rates, certainty of service and making sure that service goes to all parts which are to be served in world trade.

The distinction between the two, of course, is that the export amendment was to assist Canadian exporters in the context of world trading where many countries have export arrangements of this kind, but this Bill deals with an existing system which is designed to provide a transportation service throughout the world for all trading nations. One of the big difficulties, of course, is that in the context of such a situation it is difficult for one country to remain outside these arrangements and operate effectively.

Mr. Horner: Thank you. There is a parallel in my mind, whether or not you accept it and you were unable to convince me there was not.

Mr. Henry: No.

Mr. Horner: Under "Ocean carrier", could you give the Committee some idea of the percentage of Canadian goods bound for export from Canada are moved by Canadian carriers.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: If I understood your question, sir...

Mr. Horner: The Canadian Steamship Lines ply within the Great Lakes system, as I understand it.

Mr. Campbell: That is right, yes, sir.

Mr. Horner: But they would not fall within ocean carriers, would they?

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Horner: What Canadian lines would fall under the definition of ocean carriers? Are there any?

Mr. Campbell: Yes, there are some, sir.

Mr. Horner: There are some.

[Interpretation]

d'aider aux exportateurs canadiens à pénétrer sur les marchés étrangers au moyen même d'accords collusoires qui leur semblaient une façon efficace de s'engager sur les marchés d'exportation. Dans le Bill C-184, le principe est quelque peu différent. Il s'agit d'utiliser un système assez répandu que nous retrouvons partout dans le monde, soit le régime connu sous le nom de Conférence maritime, qui assure une stabilité raisonnable des tarifs, la certitude d'un service et aussi que ces services desservent tous les ports concernés par le commerce mondial.

La distinction à établir entre les deux c'est que l'amendement portant sur l'exportation avait pour but d'aider les exportateurs canadiens dans le contexte du commerce mondial, alors que bon nombre de pays ont de telles dispositions. Ce projet de loi porte sur un système déjà en place, conçu pour assurer un service de transport de par le monde, pour toutes les nations commerçantes. Une des grandes difficultés qui se présente, bien entendu, est qu'il est difficile pour un pays de demeurer à l'extérieur de ces accords, et d'opérer efficacement.

M. Horner: Merci beaucoup. Il y a un parallèle, que vous le vouliez ou non.

M. Henry: Non.

M. Horner: «Transporteurs maritimes». Pourriez-vous nous donner le pourcentage des denrées canadiennes qui sont exportées du Canada et qui le sont par des transporteurs canadiens?

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Si j'ai bien compris votre question...

M. Horner: La *Canadian Steamship Lines* travaille dans les eaux canadiennes des Grands Lacs.

M. Campbell: C'est exact.

M. Horner: Ce ne sont pas des transporteurs maritimes, n'est-ce pas?

M. Campbell: Non.

M. Horner: Quelles compagnies canadiennes sont des transporteurs maritimes?

M. Campbell: Il y en a quelques-unes.

M. Horner: Quelques-unes.

[Texte]

Mr. Campbell: Could I ask you, by Canadian lines do you mean bona fide Canadian companies operating ships...

Mr. Horner: Yes.

Mr. Campbell: ... or do you mean Canadian flag ships?

Mr. Horner: No, I do not mean Canadian flag ships. I mean ships owned and controlled by Canadians. We are in an era where Canadians are concerned about control, so I am asking this question.

Mr. Campbell: There are perhaps half a dozen quite large ship operating companies which, so far as I know, are bona fide Canadian. They operate quite large fleets—charter fleets, all foreign flag—and I think a reasonable estimate of the size of that fleet would be somewhere between 200 and 250 modern large ships.

Mr. Horner: These are owned by Canadians.

Mr. Campbell: No, sir, they are chartered by Canadians.

Mr. Horner: Chartered by Canadians.

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Horner: If they are chartered by Canadians, is there not some degree of certainty with the shipping routes and some degree of certainty with the shipping—the gentleman to your right stated the purpose of this Bill is to bring about a certainty of shipping, a certainty of rates and a certainty of service to all ports—by the very existence of their charter and would it not allow them to have the certainty this Bill purports to give them?

Mr. Campbell: Sir, perhaps a very small number of those 250 ships would operate in conferences and this is a Bill to regulate conferences. I think the point Mr. Henry was making was that conferences provide a certain certainty.

Mr. Horner: What you are saying, Mr. Campbell, is that a very small number of those 250 ships would operate in a conference. Am I right?

Mr. Campbell: That is correct, sir, they operate in what is known as the tramp trades.

Mr. Horner: In the tramp trades, so it is only a small percentage of the 250 ships chartered by Canadians that this Bill is really going to benefit.

[Interprétation]

M. Campbell: Par «compagnies canadiennes», que voulez vous dire? Des compagnies ayant des navires ..

M. Horner: Oui.

M. Campbell: Ou des navires battant pavillon canadien?

M. Horner: Non, je ne veux pas dire des navires battant pavillon canadien, mais propriété de Canadiens. Nous sommes à une époque où les Canadiens s'intéressent au contrôle.

M. Campbell: Peut-être y a-t-il une demi-douzaine de telles compagnies de transport maritime, véritablement canadiennes, qui sont très importantes, et qui ont une flotte maritime assez grande. Cette flotte serait de 200 à 250 navires modernes.

M. Horner: Propriété de Canadiens?

M. Campbell: Non, affrétés par des Canadiens.

M. Horner: Affrétés par des Canadiens?

M. Campbell: Oui.

M. Horner: S'ils sont affrétés par des Canadiens, est-ce qu'il n'y a pas une certaine certitude quant aux routes maritimes et à l'expédition comme l'a dit le témoin, à votre droite. C'est le but de ce projet de loi d'avoir une certaine certitude concernant les taux et les services dans tous les ports. L'existence de ces navires affrétés par des Canadiens ne leur donne-t-elle pas cette certitude que vise le projet de loi?

M. Campbell: Peut-être qu'un très petit nombre de ces 250 navires font partie d'une Conférence, et ce bill est conçu pour réglementer les Conférences maritimes. M. Henry disait que les Conférences donnent une certaine certitude.

M. Horner: Ce que vous dites, c'est qu'un très petit nombre de ces 250 navires font partie d'une Conférence?

M. Campbell: Oui, ils font le commerce qu'on pourrait qualifier de «cabotage».

M. Horner: Ce n'est qu'un petit pourcentage de ces 250 navires affrétés par les Canadiens qui serait visé par ce projet de loi.

[Text]

Mr. Campbell: The Bill is not intended to benefit ships particularly, sir, it is a regulation. It is intended to restrain some of the powers they have assumed over the generations.

Mr. Horner: Does the government, not believe that competition has been able to restrain them enough?

Mr. Campbell: The history of the last century, sir, is that trade competition on regular shipping routes is almost inevitably ruinous and some sort of restraint is necessary. The conference have.

Mr. Horner: Is it ruinous for the shipper or for the shipping company?

Mr. Campbell: In the first instance it would be ruinous for the shipping company, but I think it could be argued that once a shipping company is on the ruin then the shipper would likely be ruined, too, if there were no ships serving his freight.

Mr. Horner: That did not stop K. C. Irving in New Brunswick. He built his own ships or bought and chartered his own ships.

Mr. Campbell: Yes, but he is not a liner operator, sir. There is a very distinct difference between liner type shipping and general tramp shipping.

Mr. Horner: I am gravely concerned with anything that lessens competition and restricts competition. Then I see that the Bill is restricting competition for Canadian shippers to aid conference shipping companies which are not Canadian owned or anything else. So who is the net loser? I say the consumer, and I am surprised to see that the Consumer Affairs Department is sitting here before us supporting this Bill. It is going to be a net reflection on the consumers.

Mr. Henry: Mr. Chairman, the principle of the Bill must be borne in mind and that is that it is intended, as the Restrictive Trade Practices Commission recommended in their report, that there be plenty of latitude for nonconference lines to provide competition for the conference lines. That is a very important principle to be borne in mind. If this does not work, then it will be necessary, of course, to re-think the whole proposition. What the Restrictive Trade Practices Commission had in mind was that in the first place it is important to shippers, both into and out of Canada, to have certainty and efficiency to the best possible extent of service and rates, this on a worldwide basis. We are trading in a world in which this has been

[Interpretation]

M. Campbell: Ce Bill est conçu non pas nécessairement pour avantager les bâtiments. Il s'agit d'un règlement conçu pour établir des contraintes sur les pouvoirs qu'ils ont assumés depuis des années.

M. Horner: Alors, de l'avis du gouvernement, cette concurrence n'a pu établir une contrainte suffisante?

M. Campbell: Au cours du dernier siècle, on a pu se rendre compte, monsieur, que la libre concurrence sur les lignes maritimes régulières est ruineuse. Il faut donc exercer une certaine contrainte.

M. Horner: C'est ruineux pour qui, l'expéditeur ou le propriétaire de navires?

M. Campbell: D'abord pour les compagnies et ensuite, par voie de conséquence, pour les expéditeurs s'il n'y avait pas de navires pour assumer ce commerce.

M. Horner: Ils n'ont pas arrêté K. C. Irving au Nouveau-Brunswick. Il a construit ses propres navires, ou nolisé ses propres navires.

M. Campbell: Ce n'est pas un exploitant. Il y a une distinction à faire entre une ligne régulière et une ligne nolisée.

M. Horner: Tout ce qui limite la concurrence m'inquiète beaucoup. Dans un projet de loi visant des conférences qui ne sont pas vraiment la propriété des Canadiens, qui est le perdant? Les consommateurs et je suis surpris que le ministère de la Consommation et des Corporations appuie ce projet de loi.

M. Henry: Le principe du bill, dont il faut tenir compte, c'est que s'il est conçu à la suite d'une recommandation de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, on laisse suffisamment de latitude aux autres lignes pour assurer la concurrence avec les compagnies des conférences. C'est un principe très important dont il faut tenir compte. Si cela ne donne pas de résultat, nous devrons bien entendu repenser toute la question. Ce que la Commission des pratiques restrictives du commerce pensait, c'est qu'il est important pour les expéditeurs, tant au Canada qu'à l'extérieur, d'avoir une certaine certitude et efficacité de service et de taux, sur une base mondiale. Nous faisons du commerce de par le monde ce qui signifie une entente entre les

[Texte]

done traditionally over a long period of time by the conference arrangement, which necessarily means an agreement among the conference lines. In the long run unless the goods are actually shipped on time and with certainty, the consumer is not going to benefit because this causes disruption in the import market, and we are talking about the Canadian consumer in terms, of course, of shipments into Canada. The export trade, by the same token, is affected; that is, our balance of payments. The ability of our Canadian enterprises to expand into export markets likewise depends upon having the machinery to export efficiently their goods to foreign markets. We are not talking at all about domestic shipments.

If I might just finish, Mr. Chairman, to put this in balance, it is an essential part of this operation that competition be allowed to develop between the conference lines and non-conference lines. The explanation or the suggestion just made about private shipping services is a very important one because the more that develops, the more that presents competition for the conference lines.

There is a second aspect to competition—that is, the activities of the Canadian Shippers Council, which were forecast by the Restrictive Trade Practices Commission as a very important factor in holding the conference lines in check. The Shippers Council representing I think the majority of shippers in Canada are quite convinced that given the bargaining strength of their group, they can in fact, as has been done in other trading countries, hold the conference lines in check as a bargaining unit. So you have the impact of the Shippers Conference, a competitive impact, a bargaining impact; you have the impact of the non-conference lines, which are not to be inhibited as you will see by Clause 4 in the Bill because this would bring the conferences back under the Combines Investigation Act; and you have the possibility that particular companies themselves, particularly for large and bulk commodities, have the option of providing their own steamship services. And some do.

Mr. Horner: Just one question following out of your remarks, sir. You said that only a few of the shipping companies are involved in the conference agreement. There are still plenty of other companies which will create the essential competition between the conference lines. This is what you said. Am I correct?

Mr. Henry: I said the nonconference lines, if allowed to develop, would furnish competition to the conference lines.

[Interprétation]

lignes membres de la Conférence. A long terme, à moins que les denrées ne soient vraiment expédiées à temps, le consommateur n'en bénéficiera pas parce qu'il en découle une désorganisation du marché et affecte nécessairement le consommateur canadien pour ce qui est des expéditions au Canada. Le commerce et l'exportation sont aussi affectés, et donc notre balance des paiements. La possibilité d'expansion de nos entreprises canadiennes sur les marchés de l'exportation dépend de l'équipement qui permet une exportation efficace des denrées sur les marchés étrangers.

Il ne s'agit pas d'expéditions à l'intérieur. Si vous me permettez de terminer, monsieur le président, simplement pour rétablir l'équilibre, il faut assurer la concurrence entre les compagnies des Conférences et les autres. Les services privés d'expédition sont très importants, car plus ils se développent et plus ils font de la concurrence aux lignes membres de la Conférence maritime.

Il y a aussi un autre aspect à cette concurrence, soit que les activités du conseil des armateurs canadien prévues par la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, et qui est un facteur des plus importants pour que les lignes membres de la Conférence maritime puissent maintenir une conduite adéquate. Le conseil des armateurs, la majorité des armateurs canadiens, est vraiment convaincu qu'avec sa puissance de négociation, il peut, alors vraiment, comme dans d'autres pays, maintenir l'équilibre en tant qu'unité de négociation. Vous avez le poids des autres lignes qui ne sont pas membres de la Conférence qui ne sera pas affaibli comme l'indique l'article 4 de ce Bill parce que ces Conférences seront de nouveau visées par la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions pour les denrées et le transport en vrac. Ces compagnies elles-mêmes ont la possibilité d'assurer leur propre service maritime, et c'est ce que font certaines d'entre elles.

M. Horner: Une seule question à la suite de vos observations, monsieur. Vous avez dit que cela ne met en cause que quelques compagnies qui font partie de cette Conférence. Bien d'autres compagnies extérieures leur feront la concurrence nécessaire. Est-ce exact?

M. Henry: J'ai dit que les lignes non membres de la Conférence pourront ainsi se développer et fournir assez de concurrence aux membres de la Conférence.

[Text]

Mr. Horner: Could the Committee have some idea as to the number of ocean carriers which qualify under Clause 2 of the Bill which would be conference shippers and which would be non conference shippers? Could we have some idea as to that breakdown? Is it 50 per cent conference shippers?

Mr. Henry: Mr. Chairman, I am not sure that my colleagues here have the exact figure to answer that question but I am sure it could be obtained. The figure that I have is that at the time we undertook our inquiry, which is back in 1962, the members of the conferences had carried over 80 per cent of eastbound cargo and over 90 per cent westbound. So there is no question about it that the conference lines have the major part of the trading both east and west within Canada, and I think those figures are probably valid now.

Mr. Horner: You expect, then, that that 20 per cent and 10 per cent are going to provide enough competition for the consumers—in this case the shippers?

I would be led to believe that the shipping companies hauling that 20 and 10 per cent are the smallest, under-financed and least able to provide true competition—least able to provide true competition—and I would say that they cannot provide competition, particularly after this Bill passes. And it is the consumer, in removing goods out of Canada or into Canada, who is going to be the net loser unless we can adopt a theory.

I can well say, sir, allow me to be the single or sole manufacturer of automobiles, allow me to be the sole shipper or a few of us to be the sole shippers and I can argue at all times that because of volume, I could do it more cheaply. That is an old argument. It has been used since the boys came out of the hills, you might say. But it has not proven out. It did not prove out in farm machinery manufacturing and it has not proven out in any of the combines that have been established over the years and this has been the whole purpose of the combines investigation legislation.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. Are Canadian ships now participating in conferences?

Mr. Campbell: Not Canadian ships, sir, to my knowledge, to the extent that they fly the Canadian flag, but there are various Canadian operators of chartered ships who do participate in conferences.

Mr. Pringle: Is this completely within the law or is this Bill that we are examining now

[Interpretation]

M. Horner: Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de transporteurs maritimes admissibles en vertu de l'article 2 du projet de loi et qui seront des expéditeurs membres de la Conférence ou pas. Pourriez-vous nous donner ce pourcentage?

M. Henry: Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait sûr que mes collègues aient les chiffres exacts mais je suis sûr que nous pourrions les obtenir. Le chiffre que j'ai, c'est que, au moment où nous avons fait notre enquête, en 1962, les membres de la Conférence sur les transports avaient transporté 80 p. 100 des marchandises vers l'Est et plus de 90 p. 100 vers l'Ouest. Donc, les lignes membres de la Conférence ont la plus grande part de ce commerce.

M. Horner: Vous prévoyez alors que 20 p. 100 et 10 p. 100 assurent suffisamment de concurrence pour les consommateurs? Je soutiens que les compagnies qui transportent 10 p. 100 ou 20 p. 100, les plus petits et les plus financièrement faibles, ne sauraient vraiment assurer cette concurrence, plus particulièrement après l'adoption de ce projet de loi. Les consommateurs seront les perdants.

Supposons que je suis le seul fabricant d'automobiles ou le seul expéditeur ou que quelques-uns d'entre nous soient les seuls expéditeurs, et je peux toujours vous dire, vu le volume de travail, que je ne peux vous accorder un prix moins élevé. C'est un argument qu'on utilise depuis Adam. Cependant, il ne s'est jamais avéré juste dans l'industrie ou encore dans les coalitions et c'est là tout le but de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président. Est-ce que des bâtiments canadiens participent maintenant à des conférences?

M. Campbell: Non, pas à ma connaissance, dans la mesure où ils battent pavillon canadien. Il y a différents opérateurs de navires affrétés qui participent à des conférences.

M. Pringle: Est-ce que c'est tout à fait légal ou est-ce que cette loi que nous étudions

[Texte]

designed to enable these companies who are in conferences now flying Canadian flags to come within the law, to operate within the law?

Mr. Campbell: Yes, the purpose of this Bill is to enable conferences to operate within the law. Conferences have been operating for generations.

Mr. Pringle: Following along on Mr. Horner's questions, providing we ignored this law and did not pass the Bill, would this mean that the world competition from other countries operating within conferences could very well have a distinct advantage over Canadian lines with regard to the trade between Canada and the rest of the world inasmuch as they have their conferences established?

Mr. Horner: What Canadian lines are you referring to?

The Chairman: Order, please.

Mr. Campbell: If the Bill were not passed, sir, the law that would apply, as I understand it, would be the Combines Investigation Act, and I believe it would then be open to the Restrictive Trade Practices people to apply for proceedings for prohibition—in other words, break up the conferences.

Mr. Pringle: How would our government be able to break up conferences from shipping lines originating in other countries?

Mr. Campbell: Because they serve Canadian trade and use Canadian ports.

Mr. Pringle: When a ship comes into Canada carrying goods bound for Canada from another country operating under another flag, is it in any way susceptible to our laws with regard to cartel and so on?

Mr. Campbell: Mr. Henry, could you address yourself to that question?

Mr. Henry: Mr. Chairman, that is a rather difficult question. The fact is that at the moment the conferences do have a legal existence in Canada because most of the conference companies either have branch offices or agencies in this country. The second point is that the collusive activities which were entered into that were the subject of our enquiry back in the early sixties were carried out from time to time in Canada.

Now it is a principle of the law of conspiracy that as long as an act is done within the jurisdiction of the court, in furtherance of that conspiracy, the court does have jurisdiction over any persons who are found within

[Interprétation]

maintenant est conçue pour permettre à ces compagnies battant pavillon canadien d'être en accord avec la loi?

M. Campbell: Oui, le but de ce projet de loi est de permettre aux conférences de fonctionner légalement. Ces conférences existent depuis des générations.

M. Pringle: Après la série de questions de M. Horner je voudrais vous demander, en supposant que nous ne tenions pas compte de cette Loi et n'adoptions pas le bill, si la concurrence d'autres pays faisant partie d'une conférence, serait favorisée pour ce qui est du commerce entre le Canada et le reste du monde, en autant qu'ils ont déjà pu constituer ces conférences?

M. Horner: De quelles compagnies canadiennes voulez-vous parler?

Le président: A l'ordre!

M. Campbell: Si ce projet de Loi n'était pas adopté la loi qui s'appliquerait alors serait la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Alors il s'agirait de voir à ce que la Commission sur les pratiques restrictives du commerce prenne un mandat d'interdiction, ou mette fin à ces conférences.

M. Pringle: Comment notre gouvernement pourrait-il mettre fin à une Conférence groupant des compagnies étrangères?

M. Campbell: Parce qu'elles servent le commerce canadien et utilisent les ports canadiens.

M. Pringle: Lorsqu'un navire arrive au Canada et transporte des denrées venant d'un autre pays et bat un autre pavillon, se trouve-t-il visé par nos lois pour ce qui est des cartels et ainsi de suite?

M. Campbell: Je demanderais à M. Henry de répondre à la question.

M. Henry: Monsieur le président, il n'est pas facile de répondre à cette question. Le fait est qu'en ce moment les conférences ont une existence légale au Canada parce que la plupart des compagnies de conférence ont soit des agences, soit des filiales dans ce pays. Le deuxième point est que les activités collusoires ainsi établies ont fait l'objet d'une enquête dans les années '60 et ces enquêtes ont été faites de temps à autre au Canada.

C'est un principe de loi que lorsqu'un acte tombe sous la compétence des tribunaux, ils ont compétence sur toute personne trouvée coupable de délit dans la juridiction territoriale. Nous croyons qu'ici, et c'est de l'avis du

[Text]

the territorial jurisdiction. We believe that there is jurisdiction here, and it is the opinion of the Department of Justice to enact this measure, but when it comes to enforcing the Combines Investigation Act against the companies, if this bill were not passed, then of course we would exercise whatever jurisdiction we had. We believe that from the conference arrangements as established in our enquiry and on those facts, we would have jurisdiction to proceed against them.

One question is, though, to what extent you can break up the conference. That is a very good question because the conference is actually arranged from other parts of the world. Those agreements will be made applicable to the trading routes which go to other parts of the world, and it becomes a very difficult practical matter to what extent one country can, so to speak, to use the words that have just been used, break up the conference. I do not think you could break up the conference. If we decided to enforce this legislation, the Combines Investigation Act, against them, you might ultimately be able to inhibit some of their activities, but then the question is: does one prohibit them from trading into Canada if they continue to adhere to the conference system? If you do that, the question is what alternative shipping arrangements are immediately available to carry on the trade.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, this is the point I was trying to make, and the answer I got I think indicates a real need for an act of this kind. I am quite sure that the act would not be presented to Parliament if there was not deemed to be a real need to aid and maintain Canada's position because we have not done all that well on world shipping as far as merchant marine is concerned and so on, and this is the point that I wanted established.

I cannot see how we can move unilaterally to ignore a world practice in shipping products into our country and out of our country. Am I right in assuming that this proposed act will enable us to accept the principle which has been adopted in many other countries of the world in order to allow our shipping companies to compete in world trade, in the hauling of goods from nation to nation, where they are operating within the conference system? Is that correct?

Mr. Campbell: That is correct, sir. There are various countries that have similar legislation, and I think it is also quite correct to say that a very important reason is the interest being shown by all maritime nations in the findings and resolutions of the Committee on

[Interpretation]

ministère de la Justice, il y a juridiction pour adopter cette mesure. Si nous n'adoptons pas ce bill, nous exercerons la compétence que nous avons déjà. Nous pensons qu'en vertu des dispositions prises à l'égard des conférences à la suite de l'enquête, nous aurions compétence pour agir à leur égard.

Dans quelle mesure peut-on mettre fin à une conférence? C'est une excellente question, parce que la conférence en réalité est mise en place dans d'autres régions du monde. Ces accords s'appliqueront aux lignes commerciales qui vont dans les autres régions du monde et ce sera pratiquement très difficile d'agir. Je ne crois pas que l'on puisse mettre fin à une conférence, si nous décidons d'appliquer les dispositions de la loi sur les coalitions, nous allons nuire à certaines de leurs activités. La question est de savoir si on doit les empêcher de commercer au Canada s'ils restent dans le cadre d'une conférence? Si vous le faites, comment allez-vous remplacer les services d'expédition des marchandises pour maintenir le commerce?

M. Pringle: C'est exactement ce à quoi je voulais en venir, monsieur le président et je pense que cela indique la nécessité d'avoir une telle loi. Je suis convaincu que le Parlement ne serait pas saisi de cette loi, si on ne pensait pas que nous en avons réellement besoin pour maintenir la situation du Canada, parce qu'on n'a pas si bien réussi que cela pour ce qui est du commerce mondial et aussi de la marine marchande.

Enfin, je ne peux vraiment voir comment nous pouvons agir de façon unilatérale et ne pas tenir compte d'une pratique reconnue dans le monde entier pour l'expédition de produits vers notre pays et à partir de notre pays. Ai-je raison d'en conclure que cette loi nous permettra d'accepter le principe qui a été adopté dans bon nombre d'autres pays du monde, afin de permettre à nos compagnies d'expédition d'être compétitives dans le commerce mondial, pour le transport de denrées entre nations quand elles font partie d'une conférence? Est-ce juste?

M. Campbell: C'est juste. Il y a différents pays qui ont une législation de ce genre et je pense que c'est tout à fait juste aussi de dire qu'une des principales raisons est l'intérêt porté par toutes les nations maritimes aux conclusions et aux résolutions du Comité de

[Texte]

Shipping of the United Nations Conference on Trade and Development. It might interest the Committee to know that this bill was discussed in Geneva only about three weeks ago and received considerable interest from almost all countries. It might very well be the case that this bill becomes some sort of model for other countries. It is not a bill that frees shipping to do anything; it is a bill that restrains shipping.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have one more question along this line which I would like to pursue. Maybe we will have an opportunity later, but you mentioned to the Chairman when you were giving your preamble, Mr. Campbell, that the conferences were to provide rates lower than norm contract somewhere in there, I wonder if you could explain that too? That went by me rapidly and I did not quite understand your point there.

Mr. Campbell: It is in the bill, sir, and will be discussed under Clause 3, but I could explain it very briefly.

Mr. Pringle: No, that is fine, then. If it will come up again under Clause 3, that is quite satisfactory. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCleave?

Mr. McCleave: Mr. Chairman, one thing that has always puzzled people in Halifax and Saint John is the fact that the ocean rates, as I understand them, are the same to Halifax and Saint John from, say, Liverpool and London as the rates are to Montreal, though I believe the rates to Toronto and Hamilton are a bit higher. Can any of our witnesses explain why this should be a way of life, especially in the light of the fact that there are over 300 nautical miles greater distance from Liverpool in London to Montreal than from those ports to Halifax and Saint John.

Mr. Campbell: I think I could offer a possible explanation, sir. If I might be so bold, I am not sure that the subject of shipping economics is particularly relevant to this bill, but...

Mr. McCleave: Is not the subject of rates particularly relevant to the bill? Are we not dealing with blessing practices which otherwise are outside the law because they are restricted?

Mr. Campbell: We are blessing them subject to conditions; that is correct, sir, yes.

Mr. McCleave: Yes, that is true.

[Interprétation]

la conférence des Nations Unies sur le développement commercial et les pratiques commerciales. Le Comité serait peut-être heureux de savoir que ce bill a été discuté à Genève il y a à peine trois semaines et qu'il a soulevé beaucoup d'intérêt de la part de la plupart des pays. Il se peut fort bien que ce bill devienne un modèle pour d'autres pays. C'est un bill qui ne permet pas de faire du commerce n'importe comment, mais qui établit des règles.

M. Pringle: Il y a une dernière question que je voudrais poser. Vous avez dit dans votre déclaration préliminaire, monsieur Campbell, que les conférences voulaient appliquer des taux inférieurs aux taux établis par ceux qui ne participent pas à ces accords. Pourriez-vous vous expliquer car je n'ai pas très bien compris.

M. Campbell: C'est dans le Bill et on en parlera à l'article 3, mais je pourrais vous l'expliquer maintenant.

M. Pringle: Non, nous y reviendrons à l'article 3, merci beaucoup.

Le président: Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur le président, une chose qui nous a toujours préoccupés à Halifax et à St-Jean, c'est que le tarif maritime est le même pour Halifax et St-John, de Liverpool et de Londres, que les taux pour Montréal. Je pense que les taux pour Toronto et Hamilton sont quelque peu plus élevés. Est-ce qu'il y aurait un témoin qui pourrait nous expliquer pourquoi il en est ainsi, surtout si on tient compte du fait qu'il y a près de 300 milles nautiques de plus de Liverpool à Montréal que de Halifax à Saint-Jean?

M. Campbell: Je pense pouvoir vous donner une explication plausible, mais...

M. McCleave: Il ne s'agit pas des tarifs dont il est question dans le Bill. Ne bénéficions-nous pas des méthodes illégales?

M. Campbell: Nous l'autorisons dans certaines conditions.

M. McCleave: Oui.

[Text]

Mr. Campbell: The reason that the transatlantic rates to Halifax might be the same or even in some cases possibly higher than they are to Montreal might well be the same as why they are the same or higher to Toronto. If the bulk of the trade were between Montreal and Liverpool and en route the ship had to deviate to Halifax to pick up more than the ship is actually incurring extra costs in going to Halifax, the point being that if the ship could go from Halifax to Liverpool with full cargoes there would not be any question at all that the rate from Halifax to Liverpool would be lower, or should be lower than the rate to Montreal. But it is a question of the costing of the whole voyage to fill the ship.

Mr. McCleave: There are cases, though, where the ships go directly between Halifax and Liverpool or between Montreal and Liverpool without calling at both Canadian ports. That is the question on which I am putting my emphasis. Why should this be so?

• 1100

Mr. Campbell: Sir, the question of the economics of ocean shipping is in my experience an extraordinarily complicated one. I do not know that I could give you a satisfactory answer, but I think perhaps it should be noted that this bill does not purport to control rates. It requires that they be exposed to public scrutiny but...

Mr. McCleave: Well, then, perhaps this is in Mr. Henry's field since there was a study made, and presumably the study did dig into these rates and I think found out that they were the same though there was that 300-plus nautical mile difference, which would be more than a day's travel for, I suppose, most vessels.

Mr. Henry: Mr. Chairman, I am sorry I do not have the answer with me on that. I will have to get it and refer it to the Committee. Otherwise, I would just be misleading you. I do not have that here with me. I am sorry.

Mr. McCleave: Will the rates under this Bill, to give some protection to the consumer, the user, be available to various government departments?

Mr. Campbell: They will be available to the public, sir. They are required to be filed and made available to the public under this Bill.

Mr. McCleave: I presume these would be written contracts between shipper and the shipping conference, or the lines that carry the goods?

[Interpretation]

M. Campbell: Si les taux jusqu'à Halifax sont les mêmes et même dans certains cas plus élevés que jusqu'à Montréal, c'est peut-être pour la même raison qu'ils le sont jusqu'à Toronto. Si l'ensemble du commerce ou la plus grande partie du commerce se faisait entre Montréal ou Liverpool et qu'en route le navire devait se détourner de sa route pour aller à Halifax et recueillir d'autres produits, il aurait des frais plus élevés pour se rendre à Halifax. Il n'y aurait pas de difficulté si le bateau allait de Halifax, à Liverpool en pleine charge et le taux serait moins élevé. Il faut tenir compte du coût de tout le voyage pour remplir le navire.

M. McCleave: Il y a certains cas où les navires vont directement de Halifax à Liverpool ou encore de Montréal à Liverpool sans s'arrêter dans les ports canadiens. Voilà la question que je pose, et sur laquelle j'insiste. Pourquoi en serait-il ainsi?

M. Campbell: L'économie du transport maritime à mon avis est une question des plus complexes. Je ne crois pas pouvoir vraiment vous donner une réponse satisfaisante. Il serait peut-être bon d'observer que le Bill ne vise pas à contrôler les tarifs. On a exigé qu'ils soient soumis à l'attention du public...

M. McCleave: Très bien, cela relève peut-être du ressort de M. Henry. Étant donné qu'il y a une étude de faite et qu'elle a dû porter sur les taux et permettre de constater qu'ils étaient les mêmes malgré cette différence de 300 milles nautiques.

M. Henry: Monsieur le président, je m'excuse, je n'ai pas la réponse ici. Il faudrait que je l'obtienne pour la donner au Comité, autrement je ne ferais que vous induire en erreur. Je n'ai pas ces renseignements ici.

M. McCleave: En vertu de ce projet de loi, les tarifs seront-ils mis à la disposition des ministères fédéraux afin d'assurer une certaine protection aux consommateurs?

M. Campbell: Ils seront accessibles au public. Le Bill le prévoit et l'exige.

M. McCleave: Alors, il y aura des contrats écrits, j'imagine, entre l'expéditeur et les conférences maritimes ou plutôt les compagnies qui transportent les marchandises.

[Texte]

Mr. Campbell: What is required to be found as far as rates are concerned are the tariffs of the shipping conferences which contain all their rates and all the rules and regulations.

Mr. McCleave: And one presumes that there are no under-the-table deals that would reduce those rates?

Mr. Campbell: It is always a presumption, sir.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Campbell, of course, out on Lake Diefenbaker, we do not have too many ports that the conferences may be served but I would like to ask at this time if the membership in the shipping conferences includes the trucking industry or railroads?

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Skoberg: If you read Clause 2(f) of Bill C-284, it says a shipping conference:

...means an association of ocean carriers formed for the purpose of regulating rates, charges and conditions for the transportation by those carriers of goods by water;

If we turn to the amendment that you have introduced, you have included the tariff here. My thought right now, and I am very concerned about this, is that you allow the shipping conferences to look after tariffs by any other means of transportation also.

Mr. Campbell: I think that is not quite what is intended. What is intended is that the shipping conferences, in order to comply with modern developments which are commonly described as the door-to-door concept, where a container starting in Düsseldorf ends up on the shores of Lake Diefenbaker, make one through movement, have one through rate. As a matter of demand by the shipping public, the ocean carriers are to be enabled to quote one through rate. But by the way the definitions are arranged and worded, they exercise control only over the water section.

Mr. Skoberg: It does not say that in the amendment. It says: "and by any other means of transportation". How could you get around that by suggesting that your interpretation is sufficient to meet my concern at this particular time?

Mr. Campbell: The words "by any other means of transportation" appear only in the definition of "tariff" which are the pieces of

[Interprétation]

M. Campbell: Pour ce qui est des taux, ce qu'il faut déposer c'est le tarif de la conférence maritime et les règlements.

M. McCleave: Et, on suppose qu'il n'y aura pas d'accords secrets pour réduire les tarifs?

M. Campbell: On l'espère, monsieur.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Campbell, au lac Diefenbaker nous n'avons pas trop de ports que peuvent desservir ces conférences. Cependant, j'aimerais bien demander maintenant si les membres des conférences maritimes s'occupent du transport par camion ou par rail?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Skoberg: Et, alors, si vous voulez lire l'article 2 f) qui désigne ce qui constitue une conférence, on dit que:

«conférence maritime» ou «conférence» désigne une association de transporteurs maritimes établie aux fins de réglementer les taux, les prix et les conditions du transport de marchandises par eau effectué par leurs soins.

Votre amendement porte donc également sur le tarif, et c'est ce qui m'inquiète. Vous permettez ainsi aux conférences maritimes de s'occuper des tarifs du transport par tout autre moyen.

M. Campbell: Ce n'est pas tout à fait l'intention. Notre intention est qu'il n'existe qu'un seul tarif pour une même opération avec les transports modernes par containers. Les transporteurs maritimes pourraient alors appliquer un seul tarif. Soit dit en passant, les définitions sont rédigées de telle façon qu'elles exercent un contrôle uniquement sur le transport par voie d'eau.

M. Skoberg: Oui, mais dans l'amendement on dit: «ou par tout autre mode de transport». Et, comment pouvez-vous affirmer que votre interprétation suffit pour répondre à ma préoccupation actuelle.

M. Campbell: L'expression «et tout autre moyen de transport» n'apparaît que dans la définition du mot «tarif» qui n'est qu'un docu-

[Text]

paper on which the rates are quoted. But when you come, for instance, to the definition of "patronage contract" which is the contract that the shipper makes with the conference, you will not find those words. It only refers to "by water."

Mr. Skoberg: There just appeared to be a conflict there. As long as we have that assurance somewhere along the line that the trucking industry and the railroads themselves are not now going to be regulated by shipping conferences. I think this is important.

Mr. Campbell: Whatever law there is we will continue to apply.

Mr. Skoberg: Will there—and this is the same point—not be consultations, or could there not be collusion, between these modes of transportation, between the conferences and the railroad and the other methods?

Mr. Campbell: Yes, there could, but there are various statutes—the Railway Act, the National Transportation Act—designed to take care of that situation.

Mr. Skoberg: You mentioned a while ago that this bill was discussed at Geneva. Was the amendment discussed at Geneva?

Mr. Campbell: No.

Mr. Skoberg: Have you any knowledge at all that there is any other country that has an amendment such as this that would include that "by any other means of transportation"? The original Clause 2(g) in my opinion covered that area of ocean traffic. This opens it up a lot more and I am wondering if any other country really does have that type of provision in their regulations or in their acts?

Mr. Campbell: I cannot answer the question with certainty but there is a bill in the U.S. Congress—I cannot remember the exact title but it is something to do with facilitation of trade—and it is precisely designed for this sort of thing, to enable intermodal transport in the new unitization or containerization concept. With the aid of some very skilled people in the Department of Justice, this has been designed to enable the conferences to quote so-called through rates, but no more, and to carefully exclude their control over the inland mode at either end.

Mr. Skoberg: Do you not think, as you mentioned a while ago in reply to, I believe, a question of Mr. Horner's, that the purpose of the bill was to restrain some of the power of the conferences?

[Interpretation]

ment sur lequel on donne les prix. Par exemple, quand vous en arrivez à la définition du «contrat de clientèle», vous ne trouverez pas ces expressions, mais plutôt «transport par eau».

M. Skoberg: Il semblait y avoir une difficulté à cet endroit. Nous voulons seulement être sûrs que l'industrie du camionnage et les chemins de fer ne seront pas réglementés par les conférences maritimes.

M. Campbell: Non, monsieur. La loi continuera à s'appliquer.

M. Skoberg: Il s'agit encore du même point: est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir consultation ou collusion même, entre ces divers modes de transport, entre les conférences maritimes, les chemins de fer, et les autres modes de transport?

M. Campbell: Si, c'est très possible. Mais, il y a diverses lois, par exemple la Loi nationale sur les transports ou la Loi sur les chemins de fer pour régler cette situation.

M. Skoberg: Vous avez mentionné tout à l'heure que le projet de loi avait été discuté à Genève. Est-ce que l'amendement a été discuté là-bas aussi?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Skoberg: Est-ce que vous savez s'il y a un autre pays qui aurait un amendement de ce genre, qui comprendrait l'expression «tout autre mode de transport»? Je me demande si d'autres pays ont ces dispositions dans leurs règlements ou leurs lois?

M. Campbell: Je ne pourrais répondre à cette question. Mais, il y a certainement un bill devant le Congrès américain. Je ne me souviens pas du titre exact, mais il s'agissait de commerce et il était conçu pour ce genre de choses. Avec l'aide d'experts du ministère de la Justice, on a donc conçu cette définition pour permettre aux conférences de donner des taux jusqu'à la destination et de les empêcher d'exercer un contrôle sur les modes de transport terrestres.

M. Skoberg: Vous avez mentionné en réponse à M. Horner, tout à l'heure, que l'objet du bill était de restreindre certains pouvoirs des conférences? Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Campbell: That is correct. That is the purpose of the bill.

Mr. Skoberg: But you really do not think that the amendment you have before us at this time opens up the power of the conferences?

Mr. Campbell: No.

Mr. Skoberg: In view of the fact that the flags of convenience are not under federal jurisdiction, in so far as the safety, working conditions and everything else of those people working those flags-of-convenience ships are concerned, could you not supply us with a list of the members in the conferences so that we would then have an idea what we are talking about. If the regulations and the jurisdictions and matters of safety, in so far as Canadian workmen are concerned on flags-of-convenience ships, are not regulated by the federal government, then what regulation do we have regarding these conferences and their making decisions affecting our means of transportation in Canada?

Mr. Campbell: In so far as the safety of workmen, that is to say Canadian workmen, on foreign ships is concerned, this is regulated by the DOT. I think I might perhaps ask Mr. Leavey if he could...

Mr. Skoberg: No, they have not given any consideration to it yet, I do not think. This is one of the bones of contention.

Mr. Campbell: If you wished a list of the conferences actually serving Canada and their members, that could be provided. It would be quite lengthy.

Mr. Skoberg: It would be quite lengthy?

Mr. Campbell: There are some 40 conferences serving Canada and the average membership would be 12 or 15, so that would be the number of shipping lines involved.

Mr. Skoberg: And you did give a figure, I believe, in reply to Mr. Pringle about how many of these would actually have a Canadian flag and how many have flags of convenience?

Mr. Campbell: I think you would find very few flags of convenience in the conferences. They would fly the flags of the traditional maritime nations. The flags of convenience tend to be in the tramp trades. This still has nothing to do with the tramp trade.

Mr. Skoberg: We had, I think, one tramp trade recently that sunk.

[Interprétation]

M. Campbell: Oui, c'est exact. Tel est le but du Bill.

M. Skoberg: Mais, vous ne pensez pas que ce Bill donne plus de pouvoirs aux conférences?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Skoberg: Vu que les pavillons de convenance ne relèvent pas du fédéral, ne pourriez-vous pas nous donner une liste des membres des conférences pour que nous ayons une idée de ce dont nous parlons? Si les règlements et la juridiction responsable en matière de sécurité et de garantie pour les travailleurs canadiens sur les navires battant des pavillons de convenance n'est pas le gouvernement fédéral, quels règlements avons-nous pour ce qui est des décisions des conférences qui touchent les moyens de transport au Canada?

M. Campbell: La sécurité, par exemple, des travailleurs canadiens et des bâtiments étrangers, est réglementé par le ministère des Transports.

M. Skoberg: Non, ils n'ont certainement pas étudié cette possibilité jusqu'à maintenant. Je ne crois pas. Et, justement, c'est un des points en litige.

M. Campbell: Si vous voulez la liste des conférences qui desservent le Canada et leurs membres, ce serait très long, mais je pourrais certainement vous le donner.

M. Skoberg: Ce serait donc?

M. Campbell: Il y a environ 40 conférences qui desservent le Canada, et leur effectif comprendrait bien 15 membres chacune.

M. Skoberg: Avez-vous donné un chiffre à M. Pringle, quant au nombre de sociétés qui battent pavillon canadien? Combien battent un pavillon de convenance?

M. Campbell: Je crois que vous en trouverez très peu dans les conférences-mêmes. Ils battraient les pavillons des pays maritimes traditionnels. Les pavillons de convenance semblent être pour les transports de cabotage.

M. Skoberg: Il y en a eu un qui a coulé dernièrement.

[Text]

Mr. Campbell: That is right.

Mr. Skoberg: That is all for right now. Thank you.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I have some general questions on this and other clauses but I would like to explore this matter that Mr. McCleave raised concerning Halifax and Saint John. First of all, may I ask you if this Committee has received the letter sent to the Chairman from the Atlantic Provinces Transportation Commission recently, from Mr. Craig Dickson, and is that on file, and have the witnesses seen that?

It is dated May 8 but it may be lost in the mail, it is quite possible these days. I would like to ask, since it is an official letter, that it be appended please to the Committee reports of today when it is found. I would certainly feel that all members would want it to go in the record because this is the transportation body that speaks for the four Atlantic Provinces and it is a seriously written legal letter about this Bill, C-184.

I think Mr. Henry was given a copy a minute or two ago so he might be slightly familiar with some of the matters in it. Assuming that that is now on the record, Mr. Chairman—I realize the witnesses have said that they do not have particular knowledge or are not actually concerned at the moment with ocean rates themselves—I would point out for the record that this legislation fully legalizes a situation by which the geographic advantage of Halifax and Saint John is not taken into consideration and equalized more fully with Montreal.

The Chairman: Mr. Bell, would you make a motion that the letter be appended to our report?

Mr. Bell: Yes, I so move.

Motion agreed to.

Mr. Bell: Is it not a fact that at one time rates to Montreal were much higher than to Halifax and Saint John, mainly because of the ice dangers in the St. Lawrence? Do any of the witnesses have knowledge when this situation was equalized and why it was equalized?

Mr. Campbell: I have no such knowledge, Mr. Chairman.

[Interpretation]

M. Campbell: C'est juste.

M. Skoberg: C'est tout pour le moment.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Monsieur le président, j'ai certaines questions à poser sur ceci et sur d'autres articles, mais j'aimerais bien poursuivre la question soulevée par M. McCleave au sujet d'Halifax et Saint-Jean. Tout d'abord, est-ce que je puis demander si le Comité a reçu la lettre envoyée au président de la part de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique récemment, de M. Craig Dixon. Est-ce que cela a été déposé? Est-ce que les témoins l'ont vue?

Elle porte la date du 8 mai. Et, si elle a été perdue dans le courrier, comme il est fort possible ces jours-ci, j'aimerais bien demander, étant donné qu'il s'agit d'une lettre officielle, qu'elle soit mise en annexe aux comptes rendus de notre Comité aujourd'hui. Je crois que tous les membres voudraient qu'elle soit versée au dossier, car il s'agit de l'organisme des transports qui est le porte-parole des provinces de l'Atlantique. C'est une lettre très sérieuse, et juridique, au sujet de ce bill C-184.

Je crois que M. Henry avait une copie il y a une minute ou deux. Alors, il connaît peut-être les questions dont elle parle. Monsieur le président, je crois que les témoins ont déjà dit qu'ils n'avaient pas de connaissances spéciales, ou ne se préoccupaient pas, pour le moment, des tarifs de transport océaniques. Mais, je voudrais signaler, toutefois, que ce bill rend légitime une situation où l'avantage géographique de Halifax et Saint-Jean n'est pas inclus. Nous sommes donc sur un pied d'égalité avec Montréal.

Le président: Voulez-vous monsieur Bell, proposer une motion pour que cette lettre soit versée en annexe à notre compte-rendu?

M. Bell: Oui, je propose cette motion.

La motion est adoptée.

M. Bell: N'est-il pas vrai qu'à un moment donné les taux jusqu'à Montréal étaient beaucoup plus élevés que jusqu'à Halifax et Saint-Jean, principalement en raison des menaces des glaces dans le St Laurent. Est-ce que les témoins savent quand cette situation a été égalisée, et pourquoi elle l'a été?

M. Campbell: Non. Je ne sais pas du tout, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Bell: Mr. Campbell, I think I spoke of how this amendment is taken under consideration, because of the container service that exists. I would like to point out, seriously at least for the record—I guess there is no way of making an amendment here now on rates—that here we have—this is not a political speech—a situation whereby Montreal did have higher rates than Halifax and Saint John.

At some stage, for some reason, Montreal was equalized with Saint John, but at the same time this was not as grave, although we did not like it.

This was not so great because we did get some winter business in Halifax and Saint John. Regardless of what the rates were, in most cases we did the business because the ships could not go up the St. Lawrence in those days.

However, now Halifax and Saint John, because of the new modes of transportation and the new concepts of containerization, are competing year round, and this is what we have been told by government spokesmen and many others, that we should develop all-year-round service, container service, and compete with the St. Lawrence.

Can you not see now the disadvantage you have where we are going to have to compete on equal terms with Montreal? We do not get the geographic advantage that is there. In other words, *a fortiori* now for us, we are competing all year round.

Before we could get a little bit of business in the winter for the reasons that I stated, but now we are in competition. I point that out, and I hope Mr. Henry wants to comment about anything that is in a letter. That is perfectly all right, but this is a concern of Mr. McCleave.

I would think everybody in the Committee wants to fulfil the objectives of the new Transportation Act, as Mr. Horner has said, of free competition. It does not look like competition. It looks like legalizing a very unfair and noncompetitive situation whereby our geographic position is not considered.

Mr. Henry: Well, Mr. Chairman, perhaps I should make one or two comments.

[Interprétation]

M. Bell: Monsieur Campbell, je crois, a parlé de la façon que cet amendement est étudié en raison du service de la mise en containers qui existe à l'heure actuelle. J'aimerais bien signaler de façon très sérieuse, au moins pour le compte-rendu, car il n'y a pas moyen de proposer un amendement pour les taux maintenant et j'ajouterais qu'il ne s'agit ici pas d'un discours politique, mais voici la situation: Montréal avait de fait des taux plus élevés que Halifax et St-Jean.

A un moment donné, pour une raison quelconque, on a égalisé les taux à Montréal et à St-Jean, mais en même temps, ce n'était pas tellement grave, même si nous n'aimions pas cette situation.

Ce n'était pas tellement grave, car nous avions tout de même un certain commerce en hiver à Halifax et à Saint-Jean. Peu importe les taux, dans la plupart des cas, nous avions tout de même un volume commercial assez important lorsque les navires ne pouvaient pas remonter le St-Laurent.

Toutefois, maintenant, Halifax et Saint-Jean, en raison des nouveaux modes de transport et ces nouveaux concepts de containerisation nous font la concurrence à l'année longue. Plusieurs porte-parole du gouvernement nous ont dit que nous devrions faire la concurrence avec le St-Laurent, en développant ce commerce à l'année longue grâce aux services de containers.

Mais ne voyez-vous pas les désavantages que nous aurons s'il nous faut faire la concurrence sur un pied d'égalité avec Montréal? Nous n'avons pas l'avantage de la situation géographique qui est la leur. En d'autres termes, *a fortiori*, maintenant, nous faisons la concurrence douze mois par année.

Auparavant nous avions un peu de commerce pendant l'hiver pour les raisons que j'ai déjà énoncées, mais maintenant, nous devons soutenir la concurrence pendant toute l'année. Je le signale et j'espère que M. Henry voudra bien faire des commentaires sur ce que renferme la lettre en question. A mon avis, il peut le faire bien que ce soit là une préoccupation de M. McCleave.

J'imagine que tous les membres du Comité veulent vraiment remplir les objectifs de la nouvelle Loi sur les transports, par rapport à la libre concurrence, comme l'a dit M. Horner. Il ne s'agit pas ici vraiment de concurrence loyale. Il semble que l'on veuille légaliser une situation très injuste et non concurrentielle où on ne tienne pas compte du tout de notre situation géographique.

M. Henry: Monsieur le président, je devrais peut-être formuler un commentaire ou deux.

[Text]

I must apologize to the Committee for not having a ready answer to this question and as I mentioned a minute ago, in relation to Mr. McCleave's question, I will try to get an explanation, at least a factual explanation, as well as I can, because I know that my investigators have this. I am sure they have, so I will send this to the Chairman to give the explanation as far as we are able to give it.

The question about the impact of competition is, of course, an extremely pertinent one. As I think all members of the Committee know, my job is to be what my Minister has called the watch dog of Parliament and the public in the field of competition policy and the Combines Investigation Act.

We have a situation in the transportation industry where you normally do not have the operation of an ordinary competitive market as you do in manufacturing or agricultural products, and other goods and services which are produced in the economy. The normal approach to transportation services is to regulate them. Hence we have the air lines. We have railways, and we have trucking.

Shipping is one field of transportation which has never been brought under regulation, and that is why it is under the Combines Investigation Act at the present moment. However, there are very great difficulties in enforcing the Act in that field, because of the considerations that have been mentioned earlier, but which are all essentially very practical.

The real purpose of this measure, as Mr. Campbell has explained, is to place some restraints on the conference operation. Our ultimate objective is to allow competition by other than the conference lines to develop against them, and I will explain two or three ways in which that may happen. This is as an alternative to direct regulation.

Direct regulation of international shipping has caused a number of very grave problems in the United States, of which I think probably many members of this Committee are aware. This has caused international frictions as well as practical problems, but that is a route that was taken there.

We have thought about this as the Restrictive Trade Practices Commission has recommended. It is, after all, their job to look at the competition policy. The solution is to allow competition to develop along nonconference lines, through private shipping arrangements

[Interpretation]

Je dois m'excuser auprès du Comité parce que je n'ai pas la réponse toute faite pour cette question. Comme je l'ai dit tout à l'heure en réponse à la question de M. McCleave, j'essaierai d'obtenir une explication sur les faits autant que je le pourrai, car je sais que mes enquêteurs l'ont en mains. Par conséquent j'enverrai ces renseignements au président, pour vous donner une explication en autant que nous pouvons le faire.

La question sur les répercussions de la concurrence est très pertinente. Je crois que tous les membres du Comité savent que ma tâche est d'être le chien de garde, comme l'a dit mon Ministre, pour le Parlement et pour l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Dans l'industrie du transport, où normalement, nous n'avons pas l'opération d'un marché concurrentiel ordinaire, comme dans l'industrie de la fabrication ou les produits agricoles. Alors que d'autres marchandises et denrées sont un apport pour l'économie, l'attitude normale pour l'industrie des Transports, c'est la réglementation directe. Nous devons donc voir aux lignes aériennes, aux chemins de fer et au camionnage.

La navigation se trouve être un domaine du transport qui n'a jamais été visé par la réglementation et c'est pourquoi ce domaine relève pour le moment de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Il y a beaucoup de difficultés à appliquer la Loi, pour les raisons que nous avons déjà mentionnées qui sont essentiellement très pratiques.

L'objet réel de cette mesure, comme l'a expliqué M. Campbell, est de restreindre quelque peu les opérations des associations d'entreprises qui ont les mêmes objectifs. En fin de compte, notre objectif est de permettre la concurrence de la part d'autres personnes que ceux qui s'en tiennent aux ententes générales d'associations les régissant et je vous expliquerai deux ou trois façons de procéder à cet égard. C'est une solution de rechange à une réglementation directe.

La réglementation directe de la navigation internationale a causé de graves problèmes aux États-Unis dont les membres du Comité sont probablement au courant et qui a causé une certaine friction internationale, en plus de problèmes pratiques. Mais voilà la tendance qu'on a adoptée à ce sujet.

Nous y avons réfléchi comme la Commission sur les pratiques restrictives du commerce l'a recommandé, et après tout, c'est le rôle de cette Commission d'étudier la politique concurrentielle. La solution, c'est de permettre la concurrence grâce à des arrange-

[Texte]

and through the bargaining power of the Shippers' Council.

If that does not work out as all members will see, there is a provision in this bill which says, in effect, that this matter must be reviewed at the end of three years. This expires at the end of three years. The conferences have permission, if you like to put it that way, to operate free of the Combines Investigation Act if they observe certain conditions, but only if they observe those conditions. If they inhibit competition by their competitors who may be in the trade, that is the tramps, the nonconference lines, and the private lines, then the Combines Act comes back into play when they act in this manner.

The manner I am speaking of is set out in Clause 4. They will come back under that. In order to attempt to allow competition of this kind to develop, and also to ascertain whether or not the proposals here which were drawn from the Restrictive Trade Practices Commission's Report are in fact operating in a practical way, we have first of all the requirements that this bill or this Act will expire at the end of three years. There will be no protection whatever after three years unless Parliament takes the matter up again and reviews it and introduces further legislation.

Secondly, we have in another clause a provision that the Director of Investigation and Research—that is my job, as I have explained—may at any time undertake an inquiry. This is in Clause 11, as follows:

... upon his own initiative may, and upon direction from the Minister of Consumer and Corporate Affairs...

whose job it is to see that this operation is not working to the benefit of the consumer.

... or at the request of the Restrictive Trade Practices Commission...

which indeed wrote the report, and to:

... carry out an inquiry concerning the operations of any shipping conference and the effect that practices of the conference have in limiting facilities for the transportation of any goods, preventing or lessening competition... or restraining or injuring trade or commerce in relation to any goods.

[Interprétation]

ments privés de navigation et d'expédition et grâce au pouvoir de négociations du Conseil des expéditeurs.

Si cela ne réussit pas, comme tous les députés le verront, il y a une disposition dans ce projet de loi qui précise qu'en fait que cette question doit faire l'objet de revision au bout de trois ans. Cette mesure expire donc à la fin de trois ans. Les associations ont la permission, si vous le voulez, d'être exemptées de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions à condition de se conformer à certaines modalités. Si ces associations empêchent la concurrence de la part de leurs concurrents dans la même industrie, par ailleurs, ceux qui sont des « pirates », c'est-à-dire ceux qui agissent sans tenir compte des ententes, doivent être visés par la Loi sur les coalitions lorsqu'ils agissent de cette façon.

La façon d'agir dont je parle est désignée à l'article 4 et par conséquent, ils relèveraient encore une fois de cette Loi. Et alors, pour essayer de permettre la concurrence de ce genre, et aussi pour déterminer si oui ou non les propositions formulées ici, à partir du rapport de la Commission sur les enquêtes relatives aux pratiques restrictives du commerce, sont en vigueur, de fait, d'une façon pratique, nous savons tout d'abord que ce projet de loi expire après trois ans. Il n'y aura aucune protection après trois ans, à moins que le Parlement ne revoie la situation et qu'il ne présente une autre mesure législative.

Deuxièmement, dans un autre article, nous précisons que le directeur des enquêtes et de la recherche, qui est le poste que j'occupe, comme je l'ai déjà dit, peut à n'importe quel moment faire enquête. Il s'agit de l'article 11 qui se lit comme il suit.

... de sa propre initiative et doit, sur directive du ministre de la Consommation et des Corporations...

qui est tenu de voir à ce que cette pratique ne soit pas faite à l'avantage du consommateur.

... ou à la requête de la Commission sur les pratiques restrictives du Commerce...

laquelle, de fait, a rédigé le rapport, et de:

... faire une enquête concernant le fonctionnement de toute conférence maritime et l'incidence qu'ont des pratiques de la conférence, du fait qu'elles limitent les possibilités de transport des marchandises, qu'elles limitent la concurrence dans le transport de marchandises ou qu'elles restreignent ou compromettent le commerce relativement à des marchandises.

[Text]

That is the pattern of this bill, and the objective is to produce more meaningful and more effective competition. What has happened to the conferences is that so far from being able to maintain the 80 or 90 per cent figure which applies to Canadian trade, which I mentioned earlier and which was the situation at the beginning of our inquiry, it is our hope that this device will allow competitors to take more of that away.

Under the present system, or the system which pertained at the time of our inquiry, the conferences, under the patronage agreements, could require every shipper who wanted to use them at any time to commit all his shipments to the conference. The purpose of this bill is to make it absolutely clear that the conferences come back under the Combines Act if they prevent a shipper from using a nonconference line. This is what they have been doing in the past, and which gave rise to the *Helga Dan* incident, which indeed started our inquiry off. So the conferences have been inhibited by this bill to that extent.

Operating on this principle, which is not direct regulation but rather competition, the development of which we hope will take place, the restraint of the conferences in the kind of arrangements they make, admitting of course that they may make certain arrangements, has been set out in Clause 3.

It is our hope that the principle of competition will, in fact, produce the right kind of rates at the right places. If it does not work, we will have to look at it in three years to see why it does not work.

Mr. Bell: Mr. Henry, we appreciate your long philosophical statement to which we have become accustomed around here. We have a practical responsibility, however, to deal with this bill.

You talk about checking matters three years from now. I—and I am sure Mr. McCleave agrees with me—feel that we want to be brought up to date on this Halifax-Saint John situation. I hope that this afternoon when we reconvene at three o'clock you will have some information about the past history on that.

I have one or two questions of a general nature. First of all, you talk about how severely you are restricting the members of the conference. I would like to ask a question. Have any nonconference lines expressed themselves in any way to you people who are

[Interpretation]

Voilà les dispositions de ce projet de loi qui a pour objectif de produire une concurrence qui ait plus de sens et qui sont plus efficaces. Ce qui est arrivé aux conférences, c'est que loin d'être capables de maintenir ce chiffre de 80 ou 90 p. 100 qui s'applique au commerce canadien, que j'ai mentionné plus tôt, nous espérons donc que grâce à cette modalité les concurrents pourront en enlever une plus grande tranche.

En vertu du système actuel ou du système qui existait au moment de notre enquête, les conférences, en vertu des accords contractuels, pouvaient justement exiger que toute expédition soit faite par l'entremise des conférences. Ce projet de loi a pour objet d'établir clairement que les conférences relèvent de la Loi sur les coalitions, si elles empêchent un expéditeur d'utiliser une ligne qui ne fait pas partie de la conférence. Voilà ce qui s'est passé dans le passé, et ce qui a évidemment donné lieu à l'incident *Helga Dan*, lequel de fait, nous a incité à faire enquête. Les conférences sont donc restreintes jusqu'à ce point par le présent projet de loi.

Même s'il ne s'agit pas d'une réglementation directe, il s'agit de concurrence et du développement de la concurrence que nous espérons voir se produire et des restrictions imposées aux conférences quant aux dispositions qu'elles prennent, car évidemment, il est admis qu'elles peuvent prendre certaines dispositions qui ont déjà été désignées à l'article 3.

Nous espérons qu'avec le principe de la concurrence, effectivement, nous pourrions établir des taux justes aux bons endroits. Si ce système ne fonctionne pas, nous devrions examiner la chose dans trois ans pour en connaître la cause.

M. Bell: Monsieur Henry, je vous remercie de cette déclaration très longue et philosophique auquel nous sommes habitués ici. Nous avons, toutefois, la responsabilité pratique de nous occuper de ce projet de loi.

Vous parlez d'une vérification dans trois ans. Nous voulons de toute façon être tenus au courant pour ce qui est de Halifax et Saint-Jean à l'heure actuelle et je suis sûr que M. McCleave serait du même avis. J'espère donc que cet après-midi, quand nous nous réunirons à 3h 30 que vous aurez des renseignements sur l'historique de cette situation.

J'aurais une ou deux questions maintenant de nature générale à vous poser. Tout d'abord, vous parlez des restrictions sévères imposées aux membres de la conférence. Je voudrais vous demander si certains qui ne font pas partie des conférences, vous ont

[Texte]

here? Are they in great glee over what you are doing to the shipping conference? Is there any indication that they are really excited about how they are going to get right in and get all this business, and make it so competitive?

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I am not aware of any formal representations from non conference carriers.

Mr. Bell: Is this because they would not be organized, or would not take the trouble? Or is that for any other reason? What do you think?

Mr. Campbell: They are certainly not organized. If they were organized they would not be nonconference in the first place.

Mr. Bell: Would some of them be large companies, and would they be interested enough to do this?

Mr. Campbell: Some of them are large companies. The Saguenay Shipping Company is a nonconference operator in the various trades it is in. The Federal Commerce and Navigation of Montreal is a part of that.

Mr. Bell: It is fair to assume, I suppose, that if they have not objected to it, they cannot be in disagreement.

Mr. Campbell: That is the reasonable assumption.

Mr. Bell: How about this amendment that you are proposing? Did you dig this up yourself? Did you discover that you had not put this in the bill originally? Or did the conference suggest it? Where did it come from?

Mr. Campbell: It is really intended as a matter of clarification. It came from both sides, from the shippers and from the conference lines. There were representations to the effect that, in the modern context, except in shipping, the unitization of the concept is to the advantage of the trade that rates prices inland.

May I divert for one minute, Mr. Chairman? I used the word "shippers" and I think I have heard once or twice that the word is used as applying to shipping companies. This seems to be an error that is peculiar to certain parts of the Eastern press. Universally, round the world, "shippers" means the customers of shipping companies.

Mr. Bell: The questions that I have to ask, and the remaining ones, are directed to Mr.

[Interprétation]

exprimé leur avis et sont-ils heureux de ce que vous faites au sujet des conférences maritimes? Est-ce qu'on a indiqué qu'ils sont vraiment enthousiastes à la perspective de tout ce commerce et de toute cette concurrence?

M. Campbell: Monsieur le président, je ne connais pas d'instance officielle qui aurait été faite à cet égard de la part d'expéditeurs qui ne font pas partie de la conférence.

M. Bell: Est-ce parce qu'ils ne seraient pas organisés, ou qu'ils ne prendraient pas la peine de le faire ou pour tout autre raison? Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Campbell: Ils ne sont certainement pas organisés; s'ils l'étaient, ils ne seraient pas exclus de la conférence.

M. Bell: S'agit-il de grandes sociétés, qui soient suffisamment intéressés pour ce faire?

M. Campbell: Certaines compagnies sont assez vastes. La *Saguenay Shipping Company* est une société qui ne fait pas partie de cette conférence. La *Federal Commerce & Navigation* à Montréal en fait partie.

M. Bell: Et alors il est juste de dire que s'ils n'ont pas fait d'objections, ils ne peuvent pas être en désaccord avec ce projet.

M. Campbell: C'est ce que nous croyons.

M. Bell: Qu'est-ce qui en est de cet amendement que vous proposez? Est-ce que vous l'avez trouvé vous-mêmes? Est-ce que vous avez découvert que vous ne l'aviez pas inscrit dans le projet de loi original ou est-ce que la conférence l'a suggéré? D'où vient cet amendement?

M. Campbell: On veut tout particulièrement éclaircir cet amendement du projet de loi, qui a été proposé des deux parties, c'est-à-dire par les expéditeurs et aussi par les conférences. Il y a eu des instances à l'effet que le concept moderne de la navigation, soit le concept unitaire, exige pour l'avantage de ce commerce que les taux soient établis jusqu'à la destination, allant jusqu'à l'intérieur du pays. Puis-je parler d'autre chose maintenant, monsieur le président? Je crois avoir entendu l'expression «expéditeur» comme étant limitée aux sociétés de navigation. C'est une erreur qui est particulière à la presse dans l'Est du pays. Mais de par le monde, «expéditeur», veut dire les clients des sociétés d'expédition.

M. Bell: Une des questions que je voulais poser, et les autres aussi s'adressent plutôt à

[Text]

Henry. What I want to know, and I appreciate that he has gone out for a minute, is what recommendations of the 1965 investigation were not brought into this legislation?

The Chairman: Could you wait to put the question to Mr. Henry? He had to go away for a few minutes.

Mr. Bell: I will, Mr. Chairman. I just wanted this on the record, so that he will know what I have in mind. Mr. Henry spoke of how most of this bill is a result of the recommendations of 1965. I would like to ask what recommendations were not brought in, and why they were not.

I understand there were three main recommendations with respect to the protection and independence of shippers, and I would like to know why they were not brought in. I use the word shippers in the way Mr. Campbell explained it, that is, not shipping companies. I mean shippers themselves.

I do not understand—and I would appreciate some explanation of this—how the shipper becomes involved with the conference, at what stage he becomes involved, and when is he free to use the nonconference shipping line if he so desires.

What ports he can divert to? Can the goods be sent to a nonconference line if the conference is not able to provide the service? This type of thing, I think, is quite important. I am willing to wait until this afternoon.

Mr. Trudel: I believe Mr. Henry, when he was replying to a question, mentioned the Canadian Shippers' Council. Could one of the witnesses tell me if the recommendations of the bill have been submitted? Are there any representations on record coming from the Shippers' Council regarding this bill?

Mr. Campbell: Yes, Mr. Chairman. The Shippers' Council has expressed themselves as being very much in favour of this bill, as providing exactly the right framework within which they can successfully negotiate with the conferences. This is a matter of public record. There are various press reports about it.

Mr. Trudel: In the Council, do you have members who are also participating in various conferences?

Mr. Campbell: In the Shippers' Council?

[Interpretation]

M. Henry. Il pourrait peut-être expliciter un peu plus, quelles sont les recommandations à la suite de l'enquête de 1965 qui n'ont pas été intégrées à cette mesure législative?

Le président: Pourriez-vous attendre quelques instants pour poser cette question à M. Henry, car je crois qu'il est sorti pour quelques minutes.

M. Bell: Certainement, monsieur le président. Je voulais tout simplement les verser au dossier pour qu'il sache ce que j'avais à l'esprit. M. Henry a dit que la plus grande partie de ce projet de loi vient à la suite des recommandations de 1965. Je voudrais donc demander quelles recommandations n'ont pas été mises en vigueur et pourquoi en est-il ainsi?

Si j'ai bien compris, il y a trois recommandations principales à l'égard de la protection et de l'indépendance des expéditeurs et je voudrais savoir pourquoi on ne les a pas incluses. Je me sers de l'expression «expéditeur» comme voulant dire «expéditeur» et non pas «société de navigation».

Je ne comprends pas et je voudrais avoir une explication quant à savoir quels rapports l'expéditeur entretient avec les conférences, et quand il est libre d'utiliser une ligne qui ne fait pas partie de la conférence s'il le désire.

A quels ports peut-il détourner ses marchandises? Est-ce que les marchandises peuvent être envoyés à une ligne qui ne fait pas partie de la conférence, à condition que la conférence ne puisse pas assurer les services? Ce genre de choses est, à mon avis, très important. Je pourrai attendre jusqu'à cet après-midi.

M. Trudel: M. Henry, quand il répondait à une question, a mentionné le Conseil des expéditeurs canadiens. Est-ce que l'un des témoins pourrait me dire si les recommandations du projet de loi ont été présentées? Y a-t-il des instances qui sont venues du Conseil des expéditeurs au sujet de ce projet de loi?

M. Campbell: Oui monsieur le président. Le Conseil des expéditeurs s'est dit bien en faveur de ce projet de loi, comme prévoyant exactement le cadre voulu pour pouvoir négocier avec les conférences avec succès. Cette position a paru dans les journaux et est bien connue du public.

M. Trudel: Au Conseil, est-ce que vous avez des membres qui participent aussi à diverses conférences?

M. Campbell: Au Conseil des expéditeurs?

[Texte]

Mr. Trudel: In the Shippers' Council.

Mr. Campbell: Of course not. I have the list, if you want me to read it out.

Mr. Trudel: No. I just want to find out if they are participating in both.

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Trudel: Mr. Henry also mentioned an incident. He referred to the *Helga Dan* incident. Is that correct?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Trudel: Could you elaborate on what incident he had in mind when he mentioned an incident? What was the incident to which he was referring? I do not believe, or I did not hear exactly, the contents of the occurrence to which he was referring.

Mr. Campbell: The so-called *Helga Dan* incident, sir, occurred in the winter of 1959. At that time it was customary for the conference lines to withdraw from the St. Lawrence during the winter and operate their services out of Halifax and Saint John. During this period, an ice-strengthened Danish flag ship called the *Helga Dan* came to Quebec City with cargo which she discharged there, and then she sought cargo from local shippers for the return trip.

It happened that certain shippers in the St. Lawrence area had cargo which they would have liked to ship on this vessel, presumably because of the attractive rates being offered. These same shippers were contract-signatories to the conferences which were then serving out of the Maritime ports.

They were informed by the conference office that if they shipped on the *Helga Dan* they would breach their conference agreement, which requires them to ship only by conference vessels. Therefore, they did not ship, and the *Helga Dan* cast around to find some other cargo. Complaints were made, and the Restrictive Trade Practices Commission inquiry ensued.

It is perhaps worth adding that in the report of the Restrictive Trade Practices Commission, it is noted that the conferences admitted before the Commission that their action had been a mistake.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, are there other examples of such incidents on record?

Mr. Campbell: I am not aware of any, sir.

[Interprétation]

M. Trudel: Oui.

M. Campbell: Bien sûr que non. J'ai la liste ici, si vous voulez que je la lise.

M. Trudel: Non, je me demandais s'ils participaient aux deux associations?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Trudel: M. Henry a aussi mentionné l'incident, du *Helga Dan*, n'est-ce pas?

M. Campbell: Oui.

M. Trudel: Pourriez-vous nous dire quel incident il avait en tête quand il a mentionné un incident? De quel incident s'agissait-il? Je ne crois pas avoir compris ou entendu exactement de quoi il parlait.

M. Campbell: L'incident de *Helga Dan* a eu lieu au cours de l'hiver de 1959. A ce moment-là, les lignes de la conférence se retiraient du Saint-Laurent pour l'hiver et exploitaient leurs services des ports de Halifax et de Saint-Jean. Au cours de cette période un navire équipé pour briser la glace battant pavillon danois, s'appelant le *Helga Dan* est arrivé avec une cargaison qu'il a déchargée à Québec et ensuite a cherché des cargaisons de la part d'expéditeurs locaux pour le retour.

Il est arrivé que certains expéditeurs dans la région du Saint-Laurent avaient des cargaisons qu'ils auraient voulu expédier à même ce bâtiment en raison des taux attractifs. Mais ces mêmes expéditeurs étaient signataires de contrats avec les conférences qui desservaient les ports des Maritimes.

La conférence leur a donc dit que s'ils expédiaient par le *Helga Dan* qui a encore cherché fin à leur contrat. Et alors ils n'ont pas expédié par le *Helga Dan* qui a encore cherché d'autres cargaisons. L'enquête de la part de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce a donc suivi.

On pourrait peut-être dire que dans le rapport de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, on note que les conférences ont avoué devant la Commission que ce geste avait été une erreur.

M. Trudel: Monsieur le président, est-ce qu'il a eu d'autres exemples d'accidents de ce genre?

M. Campbell: Je ne les connais pas monsieur.

[Text]

Mr. Trudel: You are not aware of any. Concerning the percentage that was given to the Committee regarding 80 per cent one way and 90 per cent the other way regarding cargo being transported by conference members—I believe the year used was 1962—have we any records since then indicating a change in volume or in percentage?

Mr. Campbell: I am going to ask Mr. Schuthe to answer that, sir, but before doing so I would like to make a clarifying remark. The 80 or 90 per cent, or whatever it might be, of course does not cover Canadian trade. It covers what is normally known as Canadian liner trade, which is a type of goods suitable for liner shipment. It would not cover grain or potash and the normal bulk material shipped in tramp vessels. So in fact the greater bulk of export trade would go in tramp vessels and not in liners.

Mr. Trudel: I see.

Mr. Schuthe: Mr. Chairman, I believe that the answer requested would be very difficult to prepare and also would involve a good many judgments. In the major trades of Canada, the trades between the heavily industrialized parts of the world, the great bulk of the traffic is carried by shipping lines that are members of shipping conferences. In trades to more remote parts of the world this is not always the case. I believe the figures that were mentioned in fact refer to the trans-Atlantic trade and particularly to the Canada-United Kingdom trade.

The point has to be borne in mind that bulk cargoes generally are not carried by member lines of the conferences. Grain over the years has less and less become a factor in the conference operations to Europe and to the United Kingdom. We are dealing essentially with small shipments, or in some cases with what may to the shipper be a fairly large consignment of goods of relatively high value, not goods that are shipped in very large bulk quantities. The fact is that most shipping lines starting as independent operators will endeavour to become conference members. This has been a characteristic of operations in these trades.

In the nineteen-twenties the Canadian Government Merchant Marine became a member line in certain conferences. When the Park Fleet was wound up after World War II some of the private owners who acquired the Park ships themselves became members of shipping conferences. But I think the characteristic

[Interpretation]

M. Trudel: On a fourni au Comité des pourcentages, où il s'agissait de 80 p. 100 dans un sens et 90 p. 100 dans l'autre sens pour ce qui est des cargaisons transportées par les membres de la conférence au cours de 1962. Avons-nous des chiffres indiquant un changement des pourcentages ou du volume de cargaison depuis lors?

M. Campbell: Je vais demander à M. Schuthe de répondre à la question mais je voudrais préciser tout d'abord que les 80 p. 100 ou 90 p. 100 bien entendu ne s'appliquent pas au commerce canadien et ne s'applique qu'au commerce des lignes canadiennes, soit pour les marchandises qui sont ainsi visées. Ces pourcentages ne couvrent pas les céréales, la potasse, ou toute denrée en vrac qui est expédiée sur de petits cargos. Une bonne partie du commerce d'exportation se fait ainsi sur de petits cargos non pas par les lignes régulières.

M. Trudel: Je vois.

M. Schuthe: Monsieur le président, je crois que la réponse qu'on nous demande maintenant ne serait pas facile à préparer et il s'agirait aussi d'établir certains jugements. La partie principale du commerce canadien avec les autres nations du monde qui sont vraiment industrialisées se fait par les lignes membres de conférences maritimes. Il n'en n'est pas toujours ainsi, quant au commerce dans les régions les plus éloignées du monde. Je pense que la statistique qu'on mentionnait plus tôt avait trait au commerce transatlantique plus particulièrement entre le Canada et le Royaume.

Il ne faut pas oublier que les cargaisons en vrac ne sont pas en général transportées par les membres de conférences maritimes. Les céréales, au cours des années, est de moins en moins un facteur des opérations de conférences vers l'Europe que le Royaume Uni. Il s'agit essentiellement de petites quantités ou encore ce qui peut être pour l'expéditeur une affectation assez importante de denrées d'une valeur assez grande et non pas de marchandises qui sont expédiées en vrac en très grande quantité. Je crois que la plupart des expéditeurs qui commencent peut-être comme des exploitants indépendants essaient éventuellement de devenir membre de conférences maritimes. C'est une caractéristique des opérations de ce commerce.

Au cours des années 20, la marine marchande du gouvernement canadien est devenue membres de certaines conférences. Lorsqu'on a rappelé la flotte *Park*, à la fin de la Deuxième guerre mondiale, certains des propriétaires privés qui ont acheté ces navires sont devenus membres eux-mêmes de confé-

[Texte]

here is that there is a very heavy investment in shipping required and that the shipping lines look for the stability that membership in a shipping conference can provide. Shippers by and large who have cargo to ship from Canada also look for a degree of stability to assure them of regularity of sailings, rates that they can count upon and that are not fluctuating wildly, as is often the case with shipments made in tramp vessels, and dependence on the fact that on a certain date a vessel will be sailing from a known Canadian port to a known port in the country of destination, or as near thereto as the shipping service can be provided.

I think, sir, it then becomes extremely difficult to say that any particular percentage in a given year would represent cargoes carried by conference vessels and cargoes carried by nonconference vessels that are direct competitors of the conference lines.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Campbell, you mentioned, concerning amendment (g), that shipments coming into Halifax or Montreal and going to Toronto are at the same price. Is not the conferences for establishing uniform prices?

Mr. Campbell: Well, it is correct the conferences publishing tariffs, which all members must adhere to, and they quote the same rates to all shippers. I think there is nothing in that that would prevent their quoting different rates to different destinations if there were sound economic reason to do so. In the case of the Maritime ports, with development of modern container shipment and facilities, it may very well be the case that there will be some compulsion to quote different rates. In that respect it needs to be borne in mind that conference members join together as separate individual corporate entities for some sort of mutual benefit but, as they are not blood brothers, there are very considerable competitive stresses within the conference. But if a particular economic advantage developed in one certain area of the trade one might expect the stresses within the conference itself would develop some sort of rate differential.

Mr. Portelance: My point here is that if a shipment comes for Toronto and arrives in Halifax there is ground transportation between Halifax and Toronto. Who is paying

[Interprétation]

rences maritimes. Mais la caractéristique ici c'est qu'il faut faire des investissements très grands et ces lignes recherchent la stabilité qu'assure la participation à une conférence maritime. Les expéditeurs dans l'ensemble, soit ceux qui ont des cargaisons à expédier à partir du Canada recherchent aussi une certaine stabilité pour leur assurer la régularité des voyages, des taux qui ne varient pas trop comme c'est souvent le cas d'expéditions faites par cargos, et dépendent aussi du fait qu'un navire part d'un port canadien connu pour se rendre dans un autre port connu dans le pays de destination ou aussi près que possible, ce qui est reconnu comme étant un des services que l'on peut assurer.

Il est donc très difficile, monsieur, de vous dire qu'un pourcentage donné au cours d'une année représente les expéditions transportées par ces navires, membres de conférences maritimes et les autres qui ne le sont pas et qui sont des concurrents directs de ces conférences maritimes.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Campbell, tout d'abord vous avez dit à l'égard de cet amendement que pour le navire qui arrive à Halifax ou à Montréal et qui se rend à Toronto les taux sont les mêmes. Les conférences n'existent-elles pas pour établir l'uniformité des prix?

M. Campbell: La conférence publie ces tarifs ces taux auxquels tous ces membres doivent se conformer et on donne les mêmes taux à tous les expéditeurs, c'est juste. Il n'y a rien là-dedans qui les empêcherait de donner des taux différents et des estimations différentes s'il y avait des raisons économiques bien fondées pour ce faire. Dans le cas des ports des Maritimes pour ce qui est de l'avènement des services de conteneurs, il se peut fort bien alors qu'on ait tendance à donner des taux différents. Il ne faut pas oublier que les membres de conférences se réunissent mais en tant qu'entités corporatives distinctes pour un avantage mutuel, mais comme ce ne sont pas des frères de sang il y a aussi cet aspect concurrentiel qui se présente au sein même de conférences. Mais s'il y a certains avantages économiques qui se présentent pour un secteur du commerce, on pourrait peut-être s'attendre alors à ce qu'il y ait une différence de taux au sein même de la conférence.

M. Portelance: Voilà ce à quoi je veux en venir. S'il y a des marchandises pour Toronto qui arrivent à Halifax, il y a possibilité de transport par terre entre Halifax et Toronto.

[Text]

that ground transportation, the conference or the people of Canada?

Mr. Campbell: If you are talking about the new door-to-door concept that we mentioned earlier, it would be a rate quoted and it would be paid by whoever paid the freight bill, which might very well be someone in Lausanne, Switzerland or the Canadian receiver.

Mr. Portelance: But it is paid either by the shipper or the receiver.

Mr. Campbell: Yes, But there might be an intermediate step. It could well be that the conference would pay the railway and then collect the whole bill from the consignee or the shipper—more likely the shipper.

Mr. Portelance: Then the argument of Mr. Bell is true—that Halifax might be closer for that coming in from overseas but yet they have to pay the difference of freight between Montreal and Halifax, and if such is the case it is much cheaper to come to Montreal and then ship to Toronto. Some help must be coming from the Canadian Government. Maybe there are a few articles in the CNR Act, 387 C, establishing rates and the people of Canada definitely are paying for that difference.

Mr. Campbell: I am not commenting on that, Mr. Chairman, but I could in a general way say that I understand that development of container shipment is along the lines that at the two ends, Europe at one and Canada on the other, what is likely to develop is that these areas will be divided into what they call grids and the cost from shipping from a grid in Europe to a grid in Canada will be the same, whatever the route. So whether a shipment came through Halifax or Montreal destined ultimately for Toronto, it would make no difference and the rate through to Toronto would be the same. This is the tendency in the business right now.

Mr. Portelance: What competition would the Canadian conference get from boats going into New York instead of coming into Canada? Does the Canadian shipper have an advantage in dealing with either the New York port or the Canadian port?

Mr. Campbell: I think there probably would not be under current practice any rate differentiation. The advantage would lie in service one way or the other, the length of time

[Interpretation]

Qui paie pour ce transport, la conférence ou les Canadiens?

M. Campbell: Si vous parlez de nouveau concept du point de départ au point d'arrivée, ce serait le taux cité qui serait payé par celui qui paie les frais d'expédition. Il se peut que ce soit quelqu'un à Lausanne en Suisse ou celui qui reçoit les marchandises au Canada.

M. Portelance: Mais c'est payé soit par l'expéditeur ou par celui qui reçoit les marchandises.

M. Campbell: Oui, mais il peut y avoir une autre étape intermédiaire. Il se peut que la conférence paie les chemins de fer ils perçoivent le tout du destinataire ou encore de l'expéditeur, surtout de l'expéditeur.

M. Portelance: Alors l'argument de M. Trudel, est peut-être vrai, à savoir que Halifax est plus près pour certaines marchandises qui arrivent d'outremer, mais ils doivent payer cette différence de taux entre Montréal et Halifax et c'est donc moins coûteux d'aller à Montréal puis de les expédier à Toronto. Il faut que le gouvernement canadien fournisse une certaine aide. Il se peut aussi qu'il y ait quelques articles de la Loi la loi sur le National-Canadien (387-c) qui établit des taux et c'est sûrement la population canadienne qui assume cette différence.

M. Campbell: Je n'ai pas de commentaire là-dessus, monsieur le président, mais dans l'ensemble je pourrais simplement dire que je comprends très bien qu'avec l'arrivée des expéditions par conteneurs, il se peut fort bien que du point d'origine, soit l'Europe au point d'arrivée, soit le Canada ces régions seront réparties entre des réseaux et le coût d'expédition d'un réseau à partir de l'Europe vers un autre réseau au Canada sera le même quelle que soit la route. Qu'une expédition vienne à Halifax ou à Montréal pour arriver éventuellement à Toronto, il n'y aurait pas de différence, car le taux jusqu'à Toronto serait le même. C'est là la tendance qui se manifeste à l'heure actuelle.

M. Portelance: Quelle concurrence une conférence canadienne aurait-elle à faire face si les navires se rendaient à New-York plutôt que de venir au Canada? Un expéditeur canadien a-t-il un certain avantage en allant au port de New-York plutôt que dans un port canadien?

M. Campbell: Suivant la pratique courante, il n'y aurait pas vraiment de distinction de taux. L'avantage viendrait dans le domaine des services et au montant de temps où son

[Texte]

involved during which his capital would be tied up, and of course terminal and storage charges which might be higher in one place than in the other. It is said that there is some leakage of cargo through New York. What the figures are no one seems to know, but it is probably not very large.

Mr. Portelance: Does the conference own any trucking business?

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is one thing that bothers me and I think maybe it bothers some of the other members of the Committee as well. It has been stated here today, as well as earlier, that the intent of this Bill was to (a) exempt the conference lines from Restrictive Trade Practices Commission regulations and at the same time to increase competition. That conflicts and on the face of it, causes you to wonder.

The purpose of the Bill is not to exempt the conferences from certain things that are under the jurisdiction of the Restrictive Trade Practices Conference mainly because were the Restrictive Trade Practices Commission to attempt to enforce Canadian law on conference line ships, it would be almost unenforceable, in fact, you would run the risk of conferences declaring Canadian ports prohibited ports.

Mr. Henry: Mr. Chairman, the practical difficulty of enforcement is one which I mentioned but, of course, that would not deter us if we were in fact going to enforce the Act. There are problems but they are not insuperable. Now the question of what the effect on the conferences would be, one does not know. One would have to see what happened in the event. I think it unlikely we would be abandoned by the shipping lines although they have held out that sort of threat. I personally never paid any attention to that at all. If there is money to be made in trading into Canada with or without a conference system they would find some way to do it.

Mr. Bell: And we do not have our own ships either.

Mr. Henry: We do not have our own ships. We are dependent upon shipping services owned offshore for all our trading. The real point is that we have a transportation system

[Interprétation]

capital serait gelé et, bien sûr, les frais au terminus et les frais d'entreposage qui peuvent être plus élevés à un endroit qu'à un autre. On dit qu'il y a une certaine partie de cargaison qui passe par New-York. Quelle en est la proportion, personne ne semble vraiment le savoir mais cette proportion n'est sans doute pas très élevée.

M. Portelance: Y a-t-il des membres de la conférence qui sont propriétaires d'entreprises de camionnage?

M. Campbell: Non monsieur.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il y a certaines choses qui me préoccupent et elles sont peut-être venues à l'esprit d'autres membres du Comité. Comme on l'a dit plus tôt ce projet de loi a pour but d'exempter les membres de conférences des règlements établis par la Commission sur les pratiques restrictives du commerce et en même temps d'augmenter la concurrence. Ces deux objectifs sont en conflit avec l'un l'autre et me donnent vraiment matière à réflexion.

Le bill ne vise pas essentiellement à exempter les conférences de certaines dispositions qui relèvent de la compétence de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce. Si cette Commission essayait vraiment d'appliquer les lois canadiennes auprès des navires, membres de la Conférence maritime, elle n'y parviendrait à peu près pas parce qu'alors elle courrait le risque que les conférences frappent d'interdiction les ports canadiens.

M. Henry: Cette difficulté sur le plan pratique ne nous dissuaderait pas d'appliquer la loi. Il y a des problèmes mais ils ne sont pas insurmontables. On ignore quels seront les effets sur la Conférence. Il faudrait voir, éventuellement. Je doute que les lignes nous abandonnent bien qu'elles nous en ont menacé. Je n'y ai jamais porté attention moi-même. Si le commerce avec le Canada rapporte, avec ou sans régime de conférence, on trouvera le moyen de s'y adonner.

M. Bell: Nous n'avons pas nos propres navires.

M. Henry: Non; il nous faut compter sur les services d'autres pays. Le fait est que notre réseau de transport, contrairement à tout autre, n'est pas assujéti à des réglementations

[Text]

which unlike other transportation systems in this country is not subject to direct regulations. Nevertheless it is recognized that this is a form of utility, utilities of this kind do not ordinarily operate, and this is quite well recognized by economists, best on the basis of all-out competition. Indeed, the Restrictive Trade Practices Commission in their report made that very point if I might be permitted to quote a few words. They said in their report:

Although the member lines lessened competition within the meaning of the Combines Investigation Act, the public interest would not be served by excessive rate competition and instability in the liner trades.

And then they went on to make more comments and recommendations.

Mr. Benjamin: What you are saying then is if Restrictive Trade Practices regulation and law were to be enforced you then bring out what the Commission says is the instability in rates by the fact that the tramps would be able to operate a great deal more than they presently do at Canadian ports, and this would bring about your instability of rates.

Mr. Henry: This is one way that would happen, yes. But of course the conference members may find themselves in a state of confusion operating on the basis of agreed arrangements to all other countries and on some other basis to Canada. We are simply guessing at what the result of that might be and I think it is perhaps unwise to guess, and I certainly would not want to suggest this would end our shipping services because I do not think it would. But short of direct regulation which presents problems of a different kind, particularly when you are dealing with enterprises based in other nations, what this Bill seeks to do is to place some restraints on the conference arrangements which would prevent new competitors or other competitors gaining more headway in the field and we hope this Bill will bring about that result. There will be more business now going to the independent lines and to the trams if the services which they provide are satisfactory for the shippers. If they cannot provide satisfactory services for the shippers of course nobody will use them. But this is where the freedom of enterprise comes in. It is up to the independents to exercise their ingenuity and get some of this business which we hope they will do.

[Interpretation]

directes. On reconnaît néanmoins que c'est un service public, et de tels services, habituellement, ne fonctionnent pas et les économistes le savent très bien dans un régime de concurrence. La Commission sur les pratiques restrictives du commerce le signale justement dans son rapport, et je cite:

Quoique les lignes-membres aient réduit la concurrence au terme de la Loi relative aux enquêtes sur la coalition, l'intérêt public ne profiterait d'une concurrence excessive des taux et de l'instabilité du commerce de ces services.

Et on élabore ensuite en vue d'autres recommandations.

M. Benjamin: Vous dites en somme que, si les lois et les règlements étaient vraiment appliqués à partir de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, il y a cette instabilité de taux du fait que ces autres navires pourraient faire beaucoup plus qu'ils ne le font en ce moment dans les ports canadiens, ce qui entraînerait une instabilité de taux.

M. Henry: Oui, d'une façon. Mais, bien entendu, les membres de la Conférence eux-mêmes pourraient se trouver dans une certaine confusion, fonctionnant avec tous les autres pays, en vertu d'ententes qui diffèrent de celles du Canada. On essaie simplement de voir quels seraient les résultats et je pense qu'il ne serait pas sage d'essayer de les évaluer ainsi. Je ne voudrais pas dire que cela mettrait fin à ces services. Si on n'a pas la réglementation directe—qui présente des problèmes d'un autre ordre, surtout lorsqu'il s'agit de traiter avec d'autres nations ou entreprises dont le siège social se trouve dans une autre nation—ce bill vise à restreindre certaines dispositions prises par les membres de la Conférence et qui empêcheraient de nouveaux concurrents de mieux s'implanter dans ce domaine. Ce Bill, nous l'espérons, donnera de tels résultats. Les lignes indépendantes et les autres navires pourront avoir un chiffre d'affaires plus élevé si le service qu'ils assument est satisfaisant aux expéditeurs. S'ils ne peuvent assurer un tel service alors personne n'y aura recours. C'est là qu'entre en jeu la libre entreprise. Aux indépendants de faire preuve d'imagination pour obtenir le marché.

Mr. Benjamin: It is a sort of reality of maritime life is it not that there really is no

M. Benjamin: C'est donc une réalité de la vie maritime: il n'y a pas, sur le plan interna-

[Texte]

effective international way for conferences to be controlled unless a large number of countries were to act in concert. Canada in applying its restrictive trade practices is alone in the wilderness is it not?

Mr. Henry: That would be correct, sir, at this stage, yes.

Mr. Benjamin: So that a lot of countries reluctantly give tacit approval to the conferences. Would you not have felt that it might have been wiser to at least have a test case on this to see whether or not the threats were valid or whether or not your assumptions were correct before you attempted any legislation? Take one of these conferences to court and see what happens. Would this not have been a wiser move before we move into legislation like this?

Mr. Henry: That, of course, is one alternative we had to consider, and what happened was that the Restrictive Trade Practices Commission having received my statement of evidence placed before them in the early sixties took the step of ordering that from then on the inquiry would be conducted in public. Public hearings were held and a large number of people were invited to come and express their views in the course of that inquiry. As a result we had representations not only from the shipping lines, but from shippers, from competing lines and any person who had any interest whatever in coming in. It was only after a public inquiry of this kind, which is not the usual way of proceeding in our inquiries which lead to a disclosure of an offence, that the Commission made its report. Under the statute it is the task of the Commission to assess the effect of practices disclosed in the evidence which was gathered in the inquiry on the public interest. They did that, and they came to the conclusion that rather than outlaw the conferences and apply the Act against them for the future, regardless of what might happen in this particular case, a device substantially similar with some variations to what is in this Bill should be adopted.

Mr. Benjamin: I see. Well, having done the exemption end there is the increased competition end. I gather that the Act—I must confess I have not taken the time yet to go over it thoroughly, I guess I will be doing that while this meeting is on...

Mr. Henry: The Combines Investigation Act?

Mr. Benjamin: No, the Act before us. Provision is there or in other places for the

[Interprétation]

tional, de méthode efficace pour contrôler ces Conférences, à moins de l'action concertée de nombre de pays. Le Canada applique isolément ses pratiques restrictives sur le commerce, n'est-ce pas?

M. Henry: Présentement, oui.

M. Benjamin: Donc, bon nombre de pays, avec hésitation, appuient tacitement ces conférences. N'aurait-il pas été plus sage de voir si ces menaces étaient sérieuses avant de recourir à des mesures législatives? Trainer l'une de ces conférences devant les tribunaux et voir; avant de recourir à la loi.

M. Henry: C'était une possibilité qu'il nous fallait envisager. En fait, la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, après avoir reçu ma déclaration au début des années '60, a décidé que l'enquête serait dorénavant publique. Des audiences publiques ont été tenues et nombre de personnes y ont formulé leur point de vue. Nous avons donc reçu les instances, non seulement des expéditeurs de lignes qui font la concurrence mais aussi de toute autre personne qui s'y intéressait. Ce n'est qu'après une telle enquête publique qui est inusitée—que la Commission a présenté son rapport. En vertu de la Loi, il incombe à la Commission d'évaluer les pratiques dénoncées dans l'enquête. Ce qu'elle a fait, pour en venir à la conclusion que, plutôt que de déclarer ces conférences illégales et de prendre des dispositions contre elles—quoi qu'il puisse arriver dans ce cas il fallait adopter des mesures analogues à celles qui se trouvent dans le bill.

M. Benjamin: Voilà pour l'exemption; passons maintenant à la concurrence; je n'ai pas encore eu le temps de l'étudier à fond...

M. Henry: La Loi sur les coalitions?

M. Benjamin: Non; mais il se trouve dans la loi une disposition stipulant que la Com-

[Text]

Commission to maintain continuous investigation and scrutiny as to whether there is any activity between conferences regarding tariffs and services, and whether or not there is any real competition between the conferences, let alone shipping lines. This will be a continuous process in terms of the—on the other side of the coin—increasing competition.

Mr. Henry: That is generally true, Mr. Chairman. It is Clause 11, I think, to which reference has been made, which allows the Director under the Combines Investigation Act to institute an inquiry any time he considers in his discretion that he should do so to find out in effect what the conference operations amount to in relation to limiting competition, limiting facilities for transportation, or injuring trade or commerce.

Mr. Benjamin: Are you aware of any studies that would show any real degree of difference between rates of conference shipping companies and non-conference lines or do the tramp lines fluctuate pretty widely?

Mr. Campbell: Pretty well. It is the universal feeling, sir, that the non-conference lines operating in trades operate under the umbrella of the conferences. You will find almost everywhere that the non-conference lines that feel strong enough to compete simply publish a tariff that is 10 per cent lower than the conference tariff.

Mr. Benjamin: It is lower you say?

Mr. Campbell: Yes, this is the device for attracting trade.

Mr. Benjamin: Do these tariffs apply to passenger service as well as freight?

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Benjamin: They do not. To get to this tariff definition in the amendment, Mr. Chairman, I gather the intent of the amendment is to take into account the new modes of transportation, containerization particularly, and the wording leaves me cold as a layman:

...for the transportation of goods by vessel or by vessel and by any other means of transportation,...

That second part of the phrase is aimed at containers, I presume. Why do you not say, "by containers"?

Mr. Campbell: No, it is not aimed at containers. It is aimed at any other means of transportation.

Mr. Benjamin: All right, origin to destination.

[Interpretation]

mission doit poursuivre des enquêtes et des recherches poussées afin de voir si les Conférences se concertent quant aux tarifs et aux services et s'il existe entre elles une concurrence. C'est là une activité permanente—l'autre face de la pièce de monnaie—de la concurrence croissante.

M. Henry: Dans l'ensemble, oui. Il s'agit de l'article 11, qui permet au directeur, en vertu de la Loi sur les coalitions, de faire enquête quand il le juge bon sur l'activité de cette Conférence quant à la contrainte exercée sur la concurrence, les conditions du transport et autres empêchements au commerce.

M. Benjamin: L'écart est-il considérable entre les taux des membres de la Conférence et les autres; existe-t-il des études sur ce point?

M. Campbell: Les taux fluctuent appréciablement. Il semble que les lignes non membres de Conférence suivent plus au moins les taux des Conférences. Les lignes non membres de Conférence qui sont assez fortes pour livrer concurrence publient un tarif dont les taux sont environ 10 p. 100 moindres que ceux de la Conférence.

M. Benjamin: Vous dites moins élevés?

M. Campbell: Oui, pour attirer la clientèle.

M. Benjamin: Ce tarif s'applique aussi aux services pour les voyageurs?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Benjamin: Non. Pour en venir à la définition de tarif donnée dans l'amendement, on veut tenir compte des nouveaux modes de transport, des containers plus particulièrement: ce libellé ne me dit absolument rien:

...pour le transport des denrées par bateau ou tout autre moyen de transport...

Cette deuxième partie vise les containers, j'imagine. Pourquoi ne pas dire «par les containers»?

M. Campbell: Il ne s'agit pas des containers, mais de «tout autre moyen de transport».

M. Benjamin: Très bien.

[Texte]

Mr. Campbell: The railway or the truck line or whatever picks up the goods from the ship's deck.

Mr. Benjamin: So you mean in an instance where a shipping line might collect the freight for rail to port, port to port, and then rail from port to destination, collect the whole thing, and then pay over to the railway or trucking lines?

Mr. Campbell: That is correct. You hear such expressions from some of the major shipping companies who have invested very heavily in containers and move large volumes of containers, you hear them refer to chartering a whole train, for example.

Mr. Benjamin: Did not that system of tariffs apply long before containers ever came in?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Benjamin: Why do you not specifically mention containers in the amendment?

Mr. Campbell: One reason is that there are other means of door-to-door shipment, such as what is called palletization.

Mr. Benjamin: All right, pallets and containers?

Mr. Campbell: And there may be other means yet. The concept is the door-to-door; the container is a device. There may be other devices.

Mr. Benjamin: A container also allows you to apply rates on containers, not necessarily what the container contains.

Mr. Campbell: It is a possibility.

Mr. Benjamin: I must say, Mr. Chairman, I am only a layman at this when it comes to shipping, but frankly the amendment leaves me cold because I do not think it gets at what you want it to get at, or at least it has not been explained simply enough for me, any way, to say that.

I will let that go for a moment, Mr. Chairman. This business of conference lines and flags of convenience, would it not be correct to say that almost all, if not all, Canadian-owned and operated ships and shipping lines operate under foreign flags?

Mr. Campbell: That is correct.

Mr. Benjamin: And they would be mainly flags of Great Britain, not likely countries like Liberia and Panama?

[Interprétation]

M. Campbell: Les chemins de fer, les camions ou tout autre moyen de transport qui fait livraison de ces marchandises.

M. Benjamin: Donc, il se peut qu'une ligne perçoive le prix du transport—du rail au port, du port au port, puis, par rail, du port à destination, pour ensuite le répartir entre le chemin de fer et la société de transport par camion.

M. Campbell: C'est exact. Surtout pour les compagnies importantes qui ont fait de gros investissements dans les containers et qui affrètent parfois tout un train.

M. Benjamin: Ce régime des tarifs ne s'appliquait-il pas, bien avant que nous ayons des containers?

M. Campbell: Oui.

M. Benjamin: Pourquoi mentionnez-vous tout particulièrement les containers dans l'amendement?

M. Campbell: C'est qu'il y a d'autres moyens de faire ce transport de «porte en porte»—les agglomérations par exemple.

M. Benjamin: Donc, agglomérations et containers?

M. Campbell: Mais il peut y en avoir d'autres. Le porte-à-porte est un concept; le container, un mode.

M. Benjamin: Le container vous permet aussi d'établir des taux sur le container, et non pas nécessairement sur le contenu.

M. Campbell: C'est possible.

M. Benjamin: Je dois vous dire que cet amendement me laisse froid, car il n'atteint pas le but.

Maintenant, les lignes et pavillons des Conférences. La plupart des navires et lignes canadiennes ne battent-ils pas pavillons étrangers.

M. Campbell: C'est juste.

M. Benjamin: Surtout celui de Grande-Bretagne; probablement pas ceux de Libéria ou Panama.

[Text]

Mr. Campbell: I do not have any figures, but I have my own experience. I think you would find a very high percentage of Norwegian flags.

Mr. Benjamin: They would be Canadian-owned vessels.

Mr. Campbell: No, Canadian-chartered.

Mr. Benjamin: No, I am talking about Canadian-owned lines.

Mr. Campbell: Oh, yes, yes.

Mr. Benjamin: Canadian Pacific Railway, for example, operates under the British flag, does it not, subject to British regulations?

Mr. Campbell: There is a little problem here in terminology, I am afraid, Mr. Chairman. A line has a specific meaning. A line is ships that go from A to B. Shipping companies, yes, there are some and Canadian Pacific is an example. They own ships that are technically owned by a company registered in Bermuda.

Mr. Benjamin: Ah, yes, that is right; the tax haven. CN ships do not operate under the Canadian flag, do they?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Benjamin: They do operate under the Canadian flag?

Mr. Campbell: As far as I know. I am not aware of any ocean-going CN ship right now, but there are various coastal ships.

Mr. Benjamin: I thought they had two or three freighters operating? Maybe not.

Mr. Campbell: It is possible; I am not aware of it.

Mr. Benjamin: I have one further point on this matter of the continuing investigation and scrutiny of the activities of the conference. Would this also apply to any possible activity as between conferences? There are 40 conferences. What is to prevent them from getting together and acting in concert on tariffs or on service?

Mr. Campbell: The bill requires filing of agreements made between members.

Mr. Benjamin: Of one conference?

Mr. Campbell: Yes, but they could not make an agreement with another conference without having an agreement between themselves first.

[Interpretation]

M. Campbell: Il y a plusieurs qui battent pavillon norvégien.

M. Benjamin: Ce sont des navires à propriété canadienne.

M. Campbell: Non, affrétés par des Canadiens.

M. Benjamin: Je parle de lignes à propriété canadienne.

M. Campbell: Oui.

M. Benjamin: Le Pacifique Canadien bat pavillon britannique; est-il assujéti aux règlements britanniques?

M. Campbell: Il y a ici une question de terminologie. Une ligne signifie un navire qui va du point A au point B. Certaines compagnies—le CP par exemple—possèdent des navires qui, en fait, sont la propriété d'une compagnie enregistrée aux Bermudes.

M. Benjamin: C'est exact. Les navires du CN ne battent pas pavillon canadien, n'est-ce pas?

M. Campbell: Oui.

M. Benjamin: Ils battent pavillon canadien?

M. Campbell: Pour autant que je sache. Je ne connais pas d'océaniques au CN—mais les navires côtiers.

M. Benjamin: Je croyais que le CN possédait trois ou quatre *freighters*? Peut-être pas.

M. Campbell: C'est possible.

M. Benjamin: Au sujet de ces enquêtes et recherches sur l'activité de la Conférence, cette vigilance s'applique-t-elle aussi aux activités entre les conférences? Il y en a 40. Qu'est-ce qui les empêche de se concerter quant aux services et aux taux?

M. Campbell: Le projet de loi exige que l'on dépose les accords conclus entre les membres.

M. Benjamin: D'une conférence?

M. Campbell: Oui; mais ils ne peuvent conclure une entente avec une autre conférence avant d'en venir d'abord à une entente entre eux.

[Texte]

Mr. Benjamin: What is to prevent, though, there being agreements between conferences, not members of conferences?

Mr. Campbell: My point here is the agreement between conferences must necessarily flow from agreement within each conference, and that agreement is required to be filed.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: Mr. Henry, do you have something to add to this?

Mr. Henry: Yes, Mr. Chairman, Clause 3 exempts from the Combines Investigation Act an agreement or arrangement between members of a shipping conference which contemplates an internal agreement within one conference.

Mr. Benjamin: Yes, but not between the 40 conferences—more than one conference?

Mr. Henry: No, not between different conferences.

Mr. Benjamin: Are there any agreements, arrangements, between conferences that you are aware of?

Mr. Campbell: Not any that apply to Canada but I am aware of some. If I might debate with my colleague for a minute, I revert to my point that I think an agreement between two conferences must necessarily flow from agreement within each conference first, and therefore we could get at it that way.

Mr. Benjamin: Do you feel that this might tend to restrict trade? Should there not be something in this legislation applying to agreements between conferences?

Mr. Campbell: Subject to better advice, it is my opinion that it is covered in the Bill now.

Mr. Benjamin: Agreements between members of a conference is in the Bill, but not between several conferences.

Mr. Campbell: Let me get at it from another direction. This Bill is an exemption Bill. It exempts, subject to these conditions, from the Combines Investigation Act. If the conditions are not met, the Bill does not apply and the Combines Investigation Act would apply.

Mr. Benjamin: I guess what I was getting at is hoping that this was not one of the exemptions.

Mr. Campbell: Oh, no.

Mr. Benjamin: That is all.

[Interprétation]

M. Benjamin: Qu'est-ce qui empêche les conférences de conclure un accord?

M. Campbell: Ces accords doivent se fonder sur une entente au sein d'une même conférence, et cette entente doit être déposée.

M. Benjamin: Je comprends.

Le président: Monsieur Henry, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Henry: Oui. L'article 3 exempte des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, une entente faite entre les membres d'une conférence maritime en vue d'un accord interne dans une conférence.

M. Benjamin: Oui, mais non entre les 40 Conférences—plus d'une conférence?

M. Henry: Non, pas entre différentes conférences.

M. Benjamin: Existe-t-il, que vous sachiez, des accords ou ententes entre les conférences?

M. Campbell: Non, pas envers le Canada, mais j'en connais certaines. Je répète qu'une conférence découle nécessairement d'ententes faites entre les membres d'une seule conférence.

M. Benjamin: Restreignent-elles le commerce? Ne devrait-il pas y avoir dans cette législation des mesures relatives aux ententes conclues entre les conférences?

M. Campbell: Je crois que le bill en dispose présentement.

M. Benjamin: Les ententes entre les membres d'une même conférence, oui, mais non entre plusieurs conférences.

M. Campbell: Permettez-moi de vous présenter cela suivant un autre aspect. Il s'agit d'un bill d'exception et il est exempt—à ce titre—de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Benjamin: J'espérais que ce n'était pas là une des exemptions.

M. Campbell: Non, non.

M. Benjamin: C'est tout pour l'instant.

[Text]

The Chairman: Are there any other questions on Clause 2? Mr. Horner?

Mr. Horner: I wonder if Mr. Campbell could just explain what paragraph (e) really means, the "patronage contract". Is this an exclusive contract that the shipper must sign with the shipping company? Is this really what is meant here?

Mr. Campbell: In part, yes. I would debate perhaps the word "must" on the grounds that he need not sign. He can still have, under this Bill, full access to conference ships, but he will not get the same rate.

Mr. Horner: He would not get the same rate. Why would he not get the same rate?

Mr. Campbell: The "patronage contract" is a device to restrain competition by attracting shippers to ship by conference vessels by reason of the fact that they get a lower rate if they sign a "patronage contract". How much lower that rate can be is specifically...

Mr. Horner: It is an agreement between the shipper and the shipping company?

Mr. Campbell: That is correct. Between all the shipping companies in the conference.

Mr. Horner: And all the other shipping companies honour that agreement. Is this what you are saying?

Mr. Campbell: That is correct. All the shipping companies in that conference.

Mr. Horner: In the same conference? All right, I will pass.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have one more question concerning ground transportation. Do I understand that anything to be shipped out of Canada, even though it is going through the Maritimes, it does not benefit from that MFRA Act. Is that right? Are you familiar with that? I mean, they do not have a special rate on goods going through the Maritimes to be shipped out of Canada?

Mr. Campbell: I believe you are correct. I would like to check that this afternoon.

Mr. Portelance: Also there is a company called Dart. Are they in the conference?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Portelance: They are. Do they benefit from special rates because they do operate from Halifax completely.

[Interpretation]

Le président: D'autres questions sur l'article 2? Monsieur Horner?

M. Horner: Qu'est-ce que signifie au juste la clause (e) contrat de clientèle. S'agit-il d'un contrat exclusif signé avec l'expéditeur?

M. Campbell: Oui, en partie. Il n'est pas tenu de le signer. Il peut, en vertu du bill, s'en remettre à la conférence, mais il n'aura pas le même taux.

M. Horner: Pourquoi pas?

M. Campbell: Ce contrat de clientèle est un dispositif en vertu duquel on veut diminuer la concurrence, en encourageant les expéditeurs à avoir recours aux services d'une conférence et en lui donnant un taux moins élevé. Est-ce que ce taux est tellement moins élevé, c'est...

M. Horner: Est-ce une entente entre l'expéditeur et la compagnie?

M. Campbell: Oui, entre toutes les compagnies membres d'une conférence.

M. Horner: Et toutes les autres compagnies y souscrivent. Réellement?

M. Campbell: C'est juste. Toutes les compagnies de la conférence.

M. Horner: D'accord. J'ai terminé.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Pour ce qui est du transport au sol, tout ce qui est expédié, hors du Canada, même via les Maritimes, ne bénéficie pas des dispositions de la Loi sur le transport de marchandises, dans les Maritimes. Est-ce exact?

M. Campbell: Je pense que vous avez raison. Il me faudrait vérifier.

M. Portelance: Il y a aussi une compagnie Dart. Fait-elle partie de la conférence?

M. Campbell: Oui, monsieur.

M. Portelance: Profite-t-elle d'un tarif spécial vu qu'elle fonctionne complètement à partir de Halifax?

[Texte]

Mr. Campbell: I am almost certain that the MFRA Act does not apply to import or export shipments. It is just a matter of checking it but I am about 95 per cent certain.

• 1200

Mr. Portelance: Who can check on that? Who is the government official who looks at shipments going through that way and not getting the MFRA, not having that deduction? Whose department is it?

Mr. Campbell: It would be the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

Mr. Portelance: Fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: May I just say, in answer to the last question, I know Mr. Portelance has not been unfair or anything, but my concern and the concern of the Maritime ports, I think, is with respect to water transportation itself—just with the conference in so far as it deals with water rates.

I certainly realize that land rates are a factor in the over-all transportation cost but am I right in assuming that the so-called shipping conference that we are talking about only concerns itself with water rates?

Mr. Campbell: To the extent that they construct the rates, that is correct, sir, yes. The and rates are simply something to which they add.

The member lines of the conference, if they are strong, will have some negotiating value with the railways. If they can ship a full railload of containers, obviously they are going to get some advantage.

Mr. Bell: But anything they do in so far as water rates are concerned should stand alone, and be subject to the scrutiny that we have mentioned. In other words, if Mr. Henry in three years from now is going to scrutinize the fairness of the activities of a conference in so far as water rates are concerned, he should not inquire into any of the land rates that may be affected in the over-all transportation costs.

Mr. Campbell: That is correct, sir.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I wanted to ask the questions that I had in mind under the action Mr. Horner mentioned. It is under the patronage contract.

May I ask Mr. Henry or any other witness, when a shipper signs a patronage contract,

[Interprétation]

M. Campbell: Je suis à peu près sûr que les dispositions de cette Loi ne s'appliquent pas aux imports-exports.

M. Portelance: Qui peut vérifier? Quel est le fonctionnaire du gouvernement qui voit aux expéditions qui se font ainsi sans profiter des dispositions de la Loi sur le transport de marchandises dans les Maritimes?

M. Campbell: Il s'agirait du Comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Ce qui m'inquiète et préoccupe les ports des Maritimes, c'est le transport par eau lui-même—la conférence en autant qu'il s'agit des taux de transport par eau.

Je comprends que le tarif des autres transports par terre compte dans le coût global du transport, mais ai-je raison de croire que la conférence maritime dont nous parlons ne se préoccupe uniquement que des taux de transport par eau?

M. Campbell: Dans la mesure où ils fixent les taux, oui.

Les membres de la conférence ont beaucoup d'influence, ils jouiront d'un pouvoir de négociation avec les chemins de fer. Ils auraient tout avantage à faire transporter certains containers par trains.

M. Bell: Je suis d'avis que les taux de transport par eau doivent être soumis à un examen très rigoureux. Les taux de transport par eau doivent être séparés des taux de transport par terre. En d'autres termes, si quelqu'un dans 3 ans passe en revue les décisions de la conférence concernant le taux de transport par eau il n'a pas à faire enquête sur les taux de transport terrestre sur lesquels l'ensemble des coûts du transport peuvent influer.

M. Campbell: C'est exact, monsieur.

M. Bell: Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet du contrat de clientèle.

Quand un expéditeur signe un contrat de ce genre, faut-il tenir compte des facteurs temps

[Text]

it is for a certain period of time, for a certain quantity? Could you explain to me a little more than is in the interpretation sections what we mean by a contract of this nature?

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: The normal patronage contract would not have any expiry date in it, but it will have—and this bill requires—the right written into it that either party can cancel on 90 days notice.

Mr. Bell: What are the provisions regarding diversion? Say the port of Montreal was tied up and the shipper wanted to change to another port, and it was being serviced only by a nonconference line. What are the restrictions there about waiting for service, and the availability of service and diversion?

I understand there were some recommendations made in the 1965 Act that there should be greater protection for the shipper within the conference. He should have greater flexibility, and these recommendations are not in the Act. Both of them, I think, centre around this freedom of the shipper to not have to wait too long if there is difficulty with the conference, or to be able to divert.

I ask this question because in many cases it might affect Halifax and Saint John. If they were available and ready to do business, there might be a chance for some business. If the shipper cannot divert or cannot come our way because of the control of the conference, where do we fit?

Mr. Campbell: Well sir, what you are speaking about is often referred to in the trade as dispensation, and most patronage contracts will have written into them the privilege of the shipper. If he cannot get the space he requires after having met the conference to seek and find it, or say within 48 hours notice, which is the common period of notice, then he is entitled to book wherever he can.

You are quite correct. This is not in the bill. One very good reason it is not in the bill is that the Canadian Shippers' Council, which is the body that purports to protect the interests of all Canadian shippers, felt that they could make a better deal themselves as occasions arose rather than have it crystalized into legislation.

Mr. Bell: Unfortunately, the shippers would not be this organized and able to object to

[Interpretation]

et quantité? Les sections relatives à l'interprétation du contrat de clientèle ne sont pas très claires. Pourriez-vous apporter des précisions?

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Le contrat de clientèle normal ne comprend pas de date d'expiration. Cependant, le projet de loi prévoit que l'une ou l'autre partie peut résigner sur un préavis de 90 jours.

M. Bell: Quelles sont les dispositions que prévoit le détournement? Mettons que le port de Montréal soit bloqué et que l'expéditeur veuille changer pour un autre port réservé par une ligne qui ne fait pas partie de la conférence. Quelles sont les restrictions pour que le service soit disponible et le détournement possible?

Je crois savoir qu'il y a eu certaines recommandations dans la loi de 1965 portant sur une protection accrue pour l'expéditeur faisant partie de la Conférence. Il va sans dire que l'expéditeur devrait avoir une plus grande liberté d'action, mais malheureusement, ces recommandations ne se trouvent pas dans la loi. Les deux, je crois, ont traité à la liberté de l'expéditeur afin qu'il ne soit pas obligé d'attendre trop longtemps s'il a des difficultés avec la conférence. Il doit aussi pouvoir détourner son chargement.

Je pose cette question parce que dans plusieurs cas ce problème du détournement pourrait toucher Halifax et St-Jean. Si donc l'expéditeur ne veut pas venir chez nous en raison de l'interdiction de la Conférence, qu'advient-il de notre commerce?

M. Campbell: Dans cette industrie, nous parlons souvent de compensation. La plupart des contrats de clientèle précisent que l'expéditeur a le privilège de faire des réservations là où il veut, s'il ne peut obtenir l'espace voulu et nécessaire après avoir consulté la Conférence.

Vous avez bien raison de dire que l'on ne trouve pas cette disposition dans le projet de loi. La raison en est bonne et simple, c'est que le conseil des armateurs canadiens qui prétend protéger l'intérêt de tous les expéditeurs canadiens est d'avis qu'il peut mieux réussir à atteindre cette fin au fur et à mesure que les occasions se présentent, plutôt que de voir cette disposition insérée dans la loi.

M. Bell: Malheureusement, même s'ils le voulaient les expéditeurs ne seraient pas aussi

[Texte]

this if they wanted to. This is a matter then for the Department of Consumer and Corporate Affairs, is it not?

Mr. Campbell: Well, the shippers are organized. There is the Canadian Shippers' Council, which substantially covers all shippers in Canada now.

Mr. Bell: I am again getting confused with the shipping company, I guess. But I see. The shipper is willing to take his chances with the Shippers' Council rather than have a built-in protection in the Act, as recommended...

Mr. Campbell: That is correct, sir.

Mr. Bell: ...in the 1965 report.

Mr. Campbell: They made very firm representations on that particular point.

Mr. Bell: And the Department of Consumer and Corporate Affairs have looked over this, and they feel satisfied that the interest of the shippers is protected. It is the best advantage through this method.

Mr. Henry: Yes, Mr. Chairman. It is subject to our having the power which is in the bill to undertake the necessary inquiry to see how it is working, and of course the review at the end of three years.

Mr. Bell: May I go over that again? In other words, it was felt that the recommendations that protected the shipper in the way we just outlined in the 1965 report could best be handled by leaving it out of the Act, and leaving it to the control or the protection that the Shippers' Council would give to the shipper. This applies to this 48-hour business to which you referred, as well as to other types of diversion that might take place.

Mr. Campbell: That is correct, sir. The Canadian Shippers' Council has been for some years now, and still is, in the process of signing what they call notes of agreement with the conferences. I do not know what number they have now, but it covers the field pretty well, and this is one of the things that will be—I do not have a copy of a noted agreement with me, but they generally establish terms of consultation.

Mr. Bell: I think that we have to take a minute, Mr. Chairman, and ask about the Shippers' Council. Who make up the Shippers' Council? This is extremely important. You have said that you have been in contact with them. Are they happy about the entire

[Interprétation]

bien organisés et ne pourraient pas s'y opposer. C'est une question qui relève du ministère de la Commission et des Corporations, n'est-ce pas?

M. Campbell: Je crois plutôt que les armateurs sont très bien organisés. Il existe le conseil des armateurs canadiens qui vise à peu près tous les expéditeurs du Canada.

M. Bell: En d'autres termes, vous affirmez que l'expéditeur est prêt à prendre le risque avec le conseil des armateurs, plutôt que de jouir d'une protection garantie dans la loi...

M. Campbell: C'est exact, monsieur.

M. Bell: Cette garantie était recommandée dans le rapport de 1965.

M. Campbell: Les expéditeurs ont formulé des recommandations très fortes sur ce point.

M. Bell: Après avoir examiné cette question, le ministère de la Consommation et des Corporations a la certitude que l'intérêt des expéditeurs est bien protégé.

M. Henry: Oui, monsieur le président, sous réserve que nous ayons le pouvoir d'entreprendre les enquêtes qui s'imposent. Évidemment, nous ferions une révision à la fin d'une période de trois ans.

M. Bell: Alors, on estime que la protection de l'expéditeur pourrait mieux se faire en laissant de côté la recommandation énumérée au rapport de 1965 et en la confiant au soin du conseil des armateurs. Le conseil des armateurs canadiens s'occuperait de la question de 48 heures à laquelle vous avez faites allusion ainsi que tous les autres genres de détournements qui pourraient se produire.

M. Campbell: Oui, c'est exact monsieur. Le conseil des armateurs canadiens, signe depuis un certain nombre d'années des mémoires d'accords avec les conférences. J'ignore combien ils en ont à l'heure actuelle, mais il semble que l'on s'occupe assez bien de l'expéditeur. Malheureusement, je n'ai pas une copie de ce mémoire d'accords avec moi, mais normalement, on y inclut les modalités de consultations.

M. Bell: Il serait peut-être bon, monsieur le président, de consacrer quelques instants à l'étude du Conseil des armateurs canadiens. Il est extrêmement important, à mon avis, de savoir qui fait partie de ce Conseil. Vous avez déclaré être en communication avec eux.

[Text]

Act? Who are they, and what connection do they have with the shipping conference itself?

Mr. Campbell: Mr. Chairman, the Shippers' Council was established in 1966, and I think it is fair to say that the founding of the Council was responsive to strong initiatives taken in the United Nations Conference for Trade and Development, largely at the insistence of the developing countries.

They felt themselves to be out on the end of a limb with respect to negotiating with conferences. The various representations and studies that were made developed the idea of what is called "consultative machinery", and the Shippers' Council movement, which is now widespread around the world, and in some cases under jurisdictions involving or including governments, is extensive and growing. The Canadian Shippers' Council is part of that movement.

What I am saying, in another way, is that conferences are increasingly under world scrutiny, official scrutiny, United Nations scrutiny, and that sort of thing. This is perhaps some sort of award for good behaviour, quite apart from legislation.

I have a list here of the members of the Shippers' Council. There are 10 or 15 on it, but I could read it out, Mr. Chairman.

It is made up of associations and not of individuals. The members are:

Association of Canadian Distillers
B.C. Council of Forest Industries
Canadian Chemical Producers' Association
Canadian Electrical Manufacturers Association
Canadian Export Association
Canadian Food Processors Association
Canadian Horticultural Association
Canadian Importers Association
The Canadian Industrial Traffic League
Canadian Lumbermen's Association
The Canadian Manufacturers' Association
Canadian National Millers Association
Canadian Nuclear Association
Canadian Pulp and Paper Association
Canadian Seed Trade Association
Canadian Textile Institute
Dominion Brewers Association
Meat Packers Council of Canada
Mining Association of Canada

That list is dated about mid-1968, and it is conceivable that it may have increased since.

[Interpretation]

Sont-ils heureux du projet de loi? Quels liens entretiennent-ils avec la conférence Maritime?

M. Campbell: Monsieur le président, le Conseil des armateurs canadiens a été établi en 1966. C'est à lui qu'il faut attribuer les heureuses initiatives qui ont été prises à la conférence des Nations-Unies pour le commerce et le développement.

C'est grâce aux pressions faites par les pays en voie de développement qui se trouvaient un peu menacés vis à vis la négociation avec les conférences.

A la suite de ces diverses instances, on a exploité le concept d'un mécanisme de consultations. A vrai dire, le Conseil des armateurs croît rapidement dans le monde et il comprend certains gouvernements. Le Conseil des armateurs canadiens fait partie de ce mouvement.

Il faut retenir que ces conférences sont examinées de plus en plus par les pays du monde et des Nations-Unies. Cette attraction qu'elles exercent dans le monde est peut-être la meilleure garantie de leur bon comportement mis à part leur excellente mesure législative.

J'ai ici une liste des membres au Conseil des armateurs. Je vais vous en donner lecture, monsieur le président.

Il faut noter que cette liste se compose d'association et non pas d'individus. Les voici:

Association of Canadian Distillers
B.C. Council of Forest Industries
Canadian Chemical Producers Association
Canadian Electrical Manufacturers Association
Association des Exportateurs canadiens
Canadian Food Processors Association
Association canadienne d'Horticulture
Association canadienne des Importateurs
The Canadian Industrial Traffic League
Canadian Lumbermen's Association
Association des Manufacturiers canadiens
Canadian National Millers Association
Canadian Nuclear Association
Canadian Pulp and Paper Association
Canadian Seed Trade Association
Institut canadien du Textile
Dominion Brewers Association
Meat Packers Council of Canada
Mining Association of Canada

Cette liste remonte à l'année 1968 et manifestement l'effectif aurait pu augmenter depuis cette date.

[Texte]

Mr. Bell: And they would have a headquarters in Montreal and a president, a general manager and the like?

Mr. Campbell: That is correct.

Mr. Bell: They certainly are aware of this bill. Have they been consulted and, if so, is there general approval?

Mr. Campbell: Since early 1968 they have made various representations to ministers and have had large meetings with interdepartmental representatives. I think it is perfectly correct to say they are aware of every dot on every "i" in the bill.

Mr. Bell: Thank you.

The Chairman: Mr. Howard has one short question before we adjourn, or would you rather wait until 3.30?

Mr. Howard (Okanagan-Boundary): Mr. Chairman, I have to chair a committee this afternoon. I wonder if I could make a point in connection with one of the questions raised by Mr. Bell. It pertains to the section regarding the right of shippers to change the agreement. I have asked Mr. Pringle to present an amendment to the bill, which he could do this afternoon when that section comes up. I am referring to 3(1)(b)(i).

The shippers I am speaking for, the British Columbia fruit people, are in general very happy with the improvements that this bill makes in respect of their arrangements with the shipping companies. They have had considerable difficulties in the past and they feel this provides them with a freedom and a protection that they have not had before. But there is one amendment they would like to present here in respect of the time for notice necessary for termination of agreement. Rather than the 90 days, which is provided in the bill, they would prefer to see it reduced to 60 days. They feel that with the communications facilities available today it is not necessary to have that long a period and that the shippers are in a better position to trade off from one conference to another and would be in a better competitive position if they are allowed a 60-day change period. Now these shippers deal with the conferences in the summer, usually in August, their shipping season begins about September 15, and if they

[Interprétation]

M. Bell: Le président et le directeur général se trouveraient-ils au siège social qui serait lui-même à Montréal?

M. Campbell: C'est exact.

M. Bell: Ils sont certainement au courant du projet de loi que nous étudions. Ont-ils été consultés, et si oui, y a-t-il eu approbation générale?

M. Campbell: Depuis 1968, on a formulé diverses instances auprès des ministres. Des rencontres ont eu lieu avec les représentants de divers ministères. Il s'ensuit donc qu'ils sont au courant de chaque détail et de tous les détails du projet de loi.

M. Bell: Merci.

Le président: Une dernière question monsieur Howard, avant l'ajournement. Préférez-vous plutôt attendre à 15 h. 30?

M. Howard (Okanagan-Boundary): Monsieur le président, je dois présider un comité cet après-midi. Lorsque M. Bell a soulevé sa question, il s'en est dégagé un élément important qui a trait à l'article traitant du droit du distributeur d'apporter des modifications à l'accord original. J'ai demandé à M. Pringle de proposer un amendement au projet de loi, ce qu'il pourrait faire cet après-midi lorsque l'article en cause sera discuté. Il s'agit du sous alinéa (i) de l'alinéa (b) du paragraphe (1) de l'article (3).

En général, les distributeurs dont je veux être le porte-parole, la *British Columbia Fruits Growers*, sont très heureux de l'amélioration qui est assurée par le coût du projet de loi en ce qui concerne leurs arrangements avec les sociétés d'expéditeurs. Par le passé, ils ont eus des difficultés considérables, mais ces dispositions leur donnent maintenant une liberté jusqu'ici inconnue. En revanche, il souhaiterait proposer un amendement portant sur la fin de l'accord. Le projet de loi propose 90 jours, et les expéditeurs voudraient que ce chiffre soit réduit à 60 jours. Étant donné les moyens de communication dont nous disposons aujourd'hui, ils estiment que leur position concurrentielle serait avantagée si la période d'attente était réduite à 60 jours. Ces expéditeurs font affaire avec la conférence pendant l'été et la saison de la navigation commence vers le 15 septembre. Il va sans dire que s'ils doivent attendre 90 jours, la moitié de leur saison de navigation est terminée avant de pouvoir faire des changements.

[Text]

are required to wait 90 days they are half way through their shipping season before they can make a change. They deal with different shipping conferences on the west coast and east coast and there is competition between the two. For these reasons they would like to see that reduced to 60 days.

I regret that I cannot be here this afternoon to discuss it. Mr. Pringle will present that amendment for me.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I clear up a short point and then make a suggestion?

The Chairman: Yes, Mr. McCleave.

Mr. McCleave: The Canadian Continental Eastbound Freight Conference is the only conference in this field that we are dealing with?

Mr. Campbell: Are you asking is this the only conference this bill deals with?

Mr. McCleave: Yes, in Canada.

Mr. Campbell: There are some 40 conferences.

Mr. McCleave: There are 40 conferences.

Mr. Campbell: Yes, inbound and outbound.

Mr. McCleave: The suggestion I was going to make, Mr. Chairman, was that we bring a conference before us so we can get that side of the picture. Is this possible?

Mr. Campbell: I think it is possible, sir, in the case of some of the conferences.

Mr. McCleave: Well, we do not want a whole flock of witnesses but I think it would be helpful to get some idea on how they draw up their rate schedules and the like.

Mr. Benjamin: Do you also have for Committee members a list of the conferences and their head offices? There must be a published list of the 40-odd conferences.

Mr. Campbell: There is an international publication which covers the whole world, sir. I have a copy here.

Mr. Benjamin: Is it large?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Benjamin: There is no short list?

Mr. Campbell: Of the Canadian conferences?

Mr. Benjamin: Yes.

[Interpretation]

Je regrette de m'absenter cet après-midi mais M. Pringle présentera l'amendement en mon nom.

M. McCleave: Monsieur le président, est-ce que je pourrais apporter les éclaircissements sur un point et faire une proposition?

Le président: Oui, monsieur McCleave.

M. McCleave: La *Canadian Continental East-Bound Freight Conference* est-elle la seule conférence dont nous traitons dans ce projet de loi?

M. Campbell: Nous demandez-vous s'il s'agit de la seule conférence visé par le bill?

M. McCleave: Oui, au Canada.

M. Campbell: Il existe 40 conférences.

M. McCleave: Est-ce vrai?

M. Campbell: Oui, vers le Canada et à partir du Canada?

M. McCleave: Monsieur le président, nous devrions avoir des représentants de la conférence devant nous pour obtenir leur côté de leur médaille. Est-ce possible?

M. Campbell: C'est possible de la part de certaines conférences.

M. McCleave: Nous n'avons pas besoin d'une centaine de témoins, mais nous avons d'abord une idée de la façon de rédiger le tarif.

M. Benjamin: Pourrions-nous avoir la liste des conférences ainsi que leurs sièges sociaux? Il doit certainement avoir une liste publiée des 40 conférences.

M. Campbell: Voici une liste internationale qui couvre le monde entier. J'en ai un exemplaire ici d'ailleurs.

M. Benjamin: Est-ce considérable?

M. Campbell: Oui.

M. Benjamin: Vous n'avez pas une brève liste des conférences canadiennes?

M. Campbell: Des conférences canadiennes?

M. Benjamin: Oui.

[Texte]

Mr. Campbell: I have one in my files.

Mr. Benjamin: Are the 40 conferences all Canadian ones?

Mr. Campbell: All serving Canada, yes, inbound and outbound.

Mr. Benjamin: That is what I meant. Perhaps we could have a list of those 40 conferences serving Canada.

The Chairman: Mr. McCleave brought up a suggestion and we will require a motion. Would you rather wait until this afternoon to put it, Mr. McCleave? Perhaps somebody would like to speak to it.

Mr. McCleave: I cannot be here because of House duty on two law bills, Mr. Chairman. I am in the same position as my colleague: somebody else will have to do it for me. I hope that the Committee would agree to an hour or so of questioning somebody from a conference. There may be some in the room. I notice strangers and they are not calling for abortion on demand.

The Chairman: Mr. McCleave, I understand there are three or four in the audience you might be able to question this afternoon. I do not think it would delay the Committee. Do you want to put your motion now?

Mr. McCleave: I move that our Committee hear from a representative of one of the conferences.

Motion agreed to.

The Chairman: We will adjourn until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

1535

The Chairman: Gentlemen, I see that we have a quorum. Before we adjourned this morning, some of the members had desired to ask some of those people here a question regarding the conference. So we have with us here this afternoon Mr. W. J. McLaughlin, Chairman of the Canada-United Kingdom Freight Conference. We have also Mr. W. G. Gordon, Director and Assistant General Manager, The Robert Reford Company Limited. We have also Mr. John B. Claxton, Q.C., representing certain shipping conferences. Mr. Bell or Mr. Horner. Would you like to direct our questions to a specific member?

Mr. Horner: Mr. McLaughlin, I guess, Chairman of the Canada-United Kingdom Freight Conference.

[Interprétation]

M. Campbell: J'en ai une dans mon dossier.

M. Benjamin: Les 40 conférences seront-elles toutes canadiennes?

M. Campbell: Les 40 desservent le Canada.

M. Benjamin: C'est ce que je voulais dire. Pourrions-nous avoir une liste de ces 40 conférences qui desservent le Canada?

Le président: M. McCleave a proposé une suggestion. Allez-vous attendre après-midi, monsieur McCleave.

M. McCleave: Il se peut que je ne sois pas ici en raison du fait que je dois être à la Chambre pour étudier 2 projets de loi juridiques. Je suis donc dans la même situation que mon collègue. Quelqu'un devra le terminer à ma place. J'espère que le Comité sera d'accord; il faut toutefois que nous interroguions un représentant des conférences. Il se peut même qu'il y en ait un dans l'édifice.

Le président: Monsieur McCleave, vous pourriez peut-être interroger 3 ou 4 personnes dans l'auditoire cet après-midi et le comité n'en serait pas retardé pour autant. Voulez-vous présenter votre motion?

M. McCleave: Je proposerais plutôt que le comité entende les représentants de l'une de ces conférences.

La motion est adoptée.

Le président: Nous ajournons jusqu'à 15 h. 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Avant de lever la séance, ce matin, certains des membres ont formulé le désir de poser quelques questions à des gens ici portant sur la conférence maritime. Nous avons, ici, avec nous, cet après-midi, M. McLaughlin, président de la *Canada-United Kingdom Freight Conference*, M. W. M. G. Gordon, directeur adjoint et directeur général de la *Robert Reford Company Limited*; M. J. Claxton, conseiller de la Reine, représentant de certaines conférences maritimes. Monsieur Bell ou monsieur Horner, pourriez-vous poser vos questions à un député?

M. Horner: Monsieur McLaughlin.

[Text]

The Chairman: Mr. McLaughlin, would you take the microphone.

Mr. W. J. McLaughlin (Chairman, Canada-United Kingdom Freight Conference): I am Chairman of the Canada-United Kingdom Freight Conference.

Mr. Horner: Your concept of a patronage contract is in a sense an exclusive contract between you, the shipping company and the shipper, am I not right? And that I, the shipper, have to ship all my produce over your steamship lines or...

Mr. McLaughlin: Steamship lines that are in the group, known as our conference.

Mr. Horner: Can I change my shipping pattern so long as I stay within the conference? Do you understand what I mean?

Mr. McLaughlin: No, I do not quite understand, Mr. Horner.

Mr. Horner: Supposing I am shipping eggs or honey to Great Britain—we have a surplus of honey in Western Canada, and Great Britain used to buy a lot of it too—and I have a contract to ship it through a specific steamship line and all of a sudden I get a buyer of honey, say, in Poland...

Mr. McLaughlin: Poland?

Mr. Horner: I am just using this as an example, and that particular steamship line that I have the exclusive contract or the patronage contract with does not serve Poland. Can I then change and ship part of my produce on another steamship line within that same conference?

Mr. McLaughlin: Yes, there is no connection between the contract that you would have with our conference that operates direct, frequent and reliable services from Canada to the United Kingdom and service to Poland because none of our members operates services to Poland. So there is no connection between...

Mr. Horner: What about a connection to another part of England to which your line or this specific line I am using does not ship?

Mr. McLaughlin: Our lines serve the whole of England and Northern Ireland and the Republic of Ireland but not Continental Europe as such.

Mr. Horner: Not Continental Europe. None of your lines serve Continental Europe?

Mr. McLaughlin: Some of our lines do but not under the aegis of our particular confer-

[Interpretation]

Le président: Pourriez-vous prendre le micro, s'il vous plaît, monsieur McLaughlin?

M. McLaughlin: Je suis le président de la *Canada-United Kingdom Freight Conference*.

M. Horner: Votre concept d'un contrat de clientèle est essentiellement l'exclusivité d'un contrat entre vous, la société de navigation et l'expéditeur.

M. McLaughlin: Les lignes de navigation font partie de notre conférence.

M. Horner: Puis-je changer mon mode d'expédition pourvu que je reste à l'intérieur de la Conférence?

M. McLaughlin: Je ne saisis pas très bien votre question.

M. Horner: Disons donc que j'envoie du miel en Grande-Bretagne et que j'ai un contrat pour l'expédier avec une société de navigation. Tout à coup, j'ai un contrat en Pologne.

M. McLaughlin: En Pologne?

M. Horner: Oui. Cependant, la compagnie de navigation, avec qui j'ai un contrat de clientèle, ne dessert pas la Pologne. Puis-je changer et expédier une partie de mon produit par l'entremise d'une autre compagnie de navigation au sein de cette même conférence?

M. McLaughlin: Oui. Il n'y a aucun rapport entre le contrat que vous avez avec notre conférence qui assure un service fréquent entre le Canada et le Royaume-Uni et celui de la Pologne. Aucun de nos membres n'assure ces services à la Pologne. Il n'y a donc aucun rapport.

M. Horner: Mais que dire du rapport qui existe entre une autre partie de l'Angleterre si votre ligne n'expédie pas en cet endroit?

M. McLaughlin: Nous desservons toute la Grande-Bretagne, l'Irlande et le nord de l'Irlande. Mais non pas l'Europe continentale comme telle.

M. Horner: Non pas l'Europe continentale. Aucune ne le fait donc?

M. McLaughlin: Certaines le font mais non pas sous l'égide de notre conférence. Ils

[Texte]

ence. They would belong to another conference that operates a service to Continental Europe.

Mr. Horner: Is not the whole concept of conferences an exclusive or patronage contract? Is this not the whole idea to freeze out competition to some extent and to establish rates that may well be too low in your company's estimation?

Mr. McLaughlin: No. I would suggest, Mr. Horner, that is not our aim or motive at all. If I might suggest to you, the last time we took composite figures on our investment as a group of lines in the United Kingdom trade, the figures—and I did not come prepared to speak here today, by the way, I am just recalling these figures from memory—the investment of our lines, vessels, terminals and equipment was in excess of \$253 million. Now this was a few years ago.

Mr. Horner: Yes.

Mr. McLaughlin: As you know, we are all concerned today with this totally new concept of containerization and I can mention a figure to you for some of our members who are getting ready to present this type of service to the Canadian shipper and the Canadian importer. The last figure I am aware of is in the vicinity of \$150 million investment in new types of ships, new containers and new terminals. I am sure you will perhaps appreciate that both of these figures are sizeable investments...

Mr. Horner: Oh, yes.

Mr. McLaughlin: ...and we are in the process of extending this type of service to the importers and exporters of Canada, and this is going to increase really.

Mr. Horner: This is part of the purpose of the amendment to Clause 2 (g).

Mr. McLaughlin: It is to give us the opportunity that we might sit down and talk about this global concept of rate making without being in contravention of the Combines Investigation Act.

Mr. Horner: Tell me, you have looked at the Bill?

Mr. McLaughlin: Yes.

Mr. Horner: And you know Clause 4. I am sure the Chairman and the Committee will

[Interprétation]

appartiennent à une autre conférence qui assure ces services à l'Europe continentale.

M. Horner: Le concept global de la conférence n'est-il pas un contrat de clientèle? N'a-t-on pas pour but d'établir un gel et de fixer des taux qui seraient trop bas, à votre avis?

M. McLaughlin: Non, ce n'est pas là notre motif. La dernière fois que nous avons calculé en tant que groupe les données statistiques de nos investissements pour ce qui est du commerce au Royaume-Uni, l'investissement de nos lignes se chiffrait à plus de 353 millions de dollars, il y a quelques années.

M. Horner: Oui.

M. McLaughlin: Comme chacun sait, nous sommes tous préoccupés aujourd'hui de ce concept tout à fait nouveau du conteneur. Je puis vous donner des chiffres, pour certains de nos membres qui se préparent à assurer ce genre de service à l'expéditeur canadien et à l'importateur canadien. La dernière donnée statistique que j'ai vue s'élève à près de 150 millions de dollars en investissements pour de nouveaux genres de navires, de nouveaux conteneurs et de nouveaux terminus.

M. Horner: Oui.

M. McLaughlin: Je suis sûr que vous apprécierez que ces chiffres représentent tout de même des investissements importants. Nous sommes en train de prolonger ce genre de service à l'importateur et aux exportateurs du Canada et cette initiative va toujours prendre de l'envergure.

M. Horner: Donc c'est une partie de l'objectif visé par l'alinéa g) de l'article 2.

M. McLaughlin: C'est pour nous fournir l'occasion de pouvoir rencontrer les gens et leur parler de ce concept global de l'établissement de taux sans aller à l'encontre des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Horner: Vous avez étudié ce projet de loi?

M. McLaughlin: Oui.

M. Horner: Vous connaissez l'article 4 et je suis sûr que le président du Comité ne m'en

[Text]

excuse me for going a little bit ahead, but while I am questioning you I think we should have some idea as to the role of the shipping companies within a conference. How could a vessel—this is Clause 4 (a)—how could a vessel be used for the purpose...

4. (a) to use a vessel for the purpose of preventing or lessening, unduly, competition in the transportation of goods by an ocean carrier...

Mr. McLaughlin: Pardon me, Mr. Chairman. Is this Clause 4 (a)?

Mr. Horner: Yes.

Mr. McLaughlin: Well, basically...

Mr. Pringle: We are not there yet.

Mr. Horner: I know we are not there yet, but I asked permission of the Committee to ask this question because I want to understand the role of the conference in shipping lines, Mr. Pringle.

Mr. McLaughlin: To answer you, Mr. Horner, may I suggest that there has been over the years a few evil practices in conference. Like everything else, conference is not perfect, and there have been in various parts of the world certain conferences have had employed what we would term within our own parlance as a fighting ship. In other words, the conference would group together and get a vessel and go out and perhaps sustain a loss. This is what I think this is trying to prevent.

Mr. Horner: Let us suppose that one of your ships within your conference decided to accept the arguments of my associates here and lower the rate into Halifax. We now have a standard rate from let us say from Liverpool to Halifax, or Liverpool to Montreal, at the same rate. Let us suppose somebody within your conference decided to lower the rate into Halifax, would this be in some way lessening or preventing competition unduly, in your estimation?

Mr. McLaughlin: Well, this is the one attribute about conference, that it gives stability of rates and this is the basic thing that conference lines within a conference group adhere to. Everything else is wide open to competition. In everything else we do there is a tremendous amount of internal competition within the conference, and the only thing that they agree on literally is the rate. There is competition of service, there is competition of

[Interpretation]

voudra pas d'aller de l'avant, alors que nous sommes en train de nous poser des questions, peut-être est-il bon de connaître vos idées quant au rôle d'une compagnie qui fait partie d'une conférence.

Voici ce que propose l'article 4, au paragraphe a)

4 a) pour utiliser un bâtiment en vue d'empêcher ou de réduire indûment la concurrence dans le transport de marchandises par un transporteur maritime...

M. McLaughlin: Il s'agit bien du paragraphe a) de l'article 4?

M. Horner: Oui.

M. McLaughlin: Essentiellement, voici ce qu'il en est...

M. Pringle: Nous n'en sommes pas là.

M. Horner: Je sais que nous ne sommes pas encore rendus là, mais j'ai demandé l'autorisation de poser la question parce que je veux connaître le rôle de la concurrence et des compagnies de navigation, monsieur Pringle.

M. McLaughlin: Permettez-moi de vous dire qu'il y a eu au cours des années quelques pratiques fâcheuses au sein des conférences. Nous ne sommes pas parfaits. Dans certaines régions du monde, certaines conférences ont eu à leur service ce que nous désignons comme navire de combat. En d'autres termes, la conférence se groupe ensemble et obtient un bâtiment tout en encourageant possiblement une perte. On ne veut pas que cette situation se reproduise.

M. Horner: Disons qu'un des navires de votre conférence décide d'accepter l'argument; les associés d'ici abaissent les taux à Halifax. Or, nous avons un taux de base fixe de Liverpool jusqu'à Halifax et de Liverpool à Montréal. Il se peut qu'un membre de votre conférence décide d'abaisser ses taux pour Halifax. La concurrence s'en trouve-t-elle diminuée, à votre avis?

M. McLaughlin: Notre conférence donne la stabilité des taux et c'est essentiellement ce que les compagnies de navigation au sein d'une conférence maintiennent. Tout le reste est ouvert à la concurrence. Il y a beaucoup de concurrence interne au sein des membres de la conférence et les taux sont le seul élément sur lequel ils s'entendent. Il y a concurrence quant au service, aux règlements de la réclamation, l'utilisation du bâtiment, à la

[Texte]

settling claims, there is competition of putting on more vessels and having more frequent service, and customer relations, personal relations.

Mr. Horner: You sound like and remind me of a speech I made about the shopping centres. They compete with parking space and lighting and advertising, but the price is the same in them all. That is the argument you are making to me now.

Mr. McLaughlin: We admit that the price is uniform and that we agree to the price. We do not deny this.

Mr. Horner: In other words you are saying that if one of your conference members lowered the rate to Halifax he would be breaking the conference rule after the ..

Mr. McLaughlin: Basically when a company joins the conference it joins with the full knowledge that it joins a rate-making group for this purpose because there is a wide segment of importers and exporters that demand and require the stability of rates. They prefer this stability of rates.

Mr. Horner: You fellows may get the idea that I am against you. I am not. I just admire the way you look after yourselves, because you are certainly not looking after the customers, nor is this bill.

The Chairman: Mr. Skoberg.

• 1545

Mr. Skoberg: I was just wondering if you could possibly tell me—you said that your concept is to try and have a global concept of rate making in the over-all structure. Now if you are going to have a global concept of rate making, has your conference contacted other transportation means, your ground transportation and your trucking industries and the railways and the air lines?

Mr. McLaughlin: I am sure you will appreciate, sir, that the concept of containerization is quite new and we are all pioneers in this and we all have much to learn yet.

To answer your question which I believe is: have we contacted other modes of inland transportation? the answer is yes.

Mr. Skoberg: Yes, you have contacted these individuals...

Mr. McLaughlin: We have contacted them because to get their rates to further the delivery of the container inland to its proper destination.

Mr. Skoberg: Then is your conference quite in agreement that if a container were shipped

[Interprétation]

quantité de bâtiments et à la fréquence du service et le reste.

M. Horner: Vous me rappelez un discours que j'ai fait au sujet des centres commerciaux. Alors qu'ils se font la concurrence, les prix sont les mêmes partout.

M. McLaughlin: Nous établissons l'uniformité des prix. Nous ne le nions pas.

M. Horner: Donc, si vous dites qu'un membre de votre conférence abaisse les taux du service à Halifax, il va à l'encontre des règles de la conférence...

M. McLaughlin: Essentiellement, lorsqu'une compagnie se joint à une conférence, elle sait très bien qu'elle s'unit à un groupe qui établit des taux. Il y a tout un secteur d'importateurs et d'exportateurs qui exigent la stabilité des taux.

M. Horner: Non, je ne m'oppose pas à votre travail, car vous prenez soin de vos intérêts. Ce n'est certainement pas le client qui est en cause ici ni dans votre conférence ni dans ce projet de loi.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Votre philosophie préconise une structure d'ensemble. Si vous prévoyez l'établissement des taux, votre conférence a-t-elle communiqué avec d'autres moyens de transport, soit le transport au sol, l'industrie des camions, des chemins de fer et des lignes aériennes?

M. McLaughlin: Monsieur, le concept des conteneurs est tout à fait nouveau et nous faisons tous œuvre de pionniers. Par ailleurs, de ce côté, nous avons beaucoup à apprendre.

Pour répondre à votre question, nous avons en effet communiqué avec d'autres modes de transport.

M. Skoberg: Vous avez communiqué avec ces représentants?

M. McLaughlin: Oui, nous l'avons fait afin d'obtenir leur taux et pour assurer la livraison du conteneur au sol jusqu'à destination.

M. Skoberg: Donc, si un conteneur est envoyé de Londres à Vancouver, le taux

[Text]

from London to Vancouver the complete rate would be charged by the conference and then remitted to the other form of transportation?

Mr. McLaughlin: It is possible. All of these things have not been worked out yet. It is not that sophisticated yet. As I said, we are just pioneering and feeling our way in this and the general idea would be that we would bring it to the port and then as this added service to the client, the receiver, we would arrange and buy the inland transportation for him and send it on. In other words what we are doing is trying to sell a more complete package and give a more complete service to the customer.

Mr. Skoberg: And every movement that is made by any other means of transportation would be incidental to such transport by your vessels? Is that correct?

Mr. McLaughlin: Yes.

Mr. Skoberg: That is the only question I have right now.

Mr. McLaughlin: Thank you.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: First of all, Mr. Chairman, I would like to be perhaps more generous than Mr. Horner. I think that it is good that we have the witnesses from the conference and I appreciate that they have made themselves available unexpectedly. I have had a little bit of interest in port and shipping for some years now, although not so much lately, and it has always been a big mystery to me, this elusive shipping conference, so I am glad to meet some members right in the flesh. I say that I want to be more generous than Mr. Horner because I appreciate what some of the shipping companies are trying to do in the new container field for all the ports that were mentioned this morning. I am really just looking for information as much as anything because I know that when we complain of rates as we did in Saint John and Halifax they could just as easily go up as they can go down.

Without cross-examining any of the witnesses, I think all of the members of the Committee are probably interested in the routine of how these things are done and I would like to know just any history that you can provide off the cuff because I realize that you

[Interpretation]

global sera facturé par la Conférence et ensuite remboursé aux autres modes de transport utilisés?

M. McLaughlin: C'est possible, nous n'avons pas établi tous les dispositifs encore, car nous faisons œuvre de pionniers. Nous ne sommes pas encore très sophistiqués, mais nous voulons en arriver à acheminer le conteneur au port puis jusqu'à son point de destination. Ce que nous essayons de faire, c'est de vendre un tout complet et donner un service parfait au client.

M. Skoberg: Donc, chaque dispositif pris par un autre mode de transport reviendrait s'ajouter au transport fait par vos bâtiments?

M. McLaughlin: Oui.

M. Skoberg: C'est la seule question que j'ai à poser maintenant.

M. McLaughlin: Merci.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais peut-être être un peu plus généreux que M. Horner. Il est heureux que nous ayons ces témoins représentant les conférences et il est excellent qu'ils se soient mis à notre disposition. Je m'intéresse vivement aux compagnies de navigation depuis déjà un certain nombre d'années, l'utilisation de ce service de conférence est toujours demeuré pour moi un parfait mystère. Je suis donc fort heureux de rencontrer ces distingués personnalités et c'est pourquoi je me montrerai plus généreux que M. Horner parce que je me rends très bien compte de l'heureuse initiative de certaines compagnies de navigation dans le domaine du service de conteneur pour tous les ports dont nous avons parlé ce matin. J'essaie simplement d'obtenir des renseignements. Je sais que lorsque nous parlons des taux ils pourraient tout aussi bien augmenter que baisser.

Je voudrais demander aux témoins, quelle est la seule façon dont vous procédez. A un moment donné, nous avions l'impression que les taux étaient plus élevés pour le St-Laurent, mais maintenant ils sont égaux, puisqu'il y a péréquation, et nous nous demandons

[Texte]

perhaps cannot fix dates and everything but we asked this morning if you recall the situation of the St. Lawrence vis-à-vis Halifax and Saint John and how we understood at one time there were higher rates into the St. Lawrence but now they have been equalized and we would like to know why they were equalized and what the hope is for the future that some consideration might be given to our geography.

Mr. McLaughlin: I thank you for your generosity and view, Mr. Bell. I must reiterate once again that I did not come here prepared to speak, let alone prepared to speak to such a question that seems to me would require some research. From my experience, I have been associated with conference for the last past 11 years and as far back as that, and as far back as my recollection goes, I have no recollection from my personal association with the industry that the rate structure was different. It would require some investigation, but as the letter from Mr. Craig Dickson points out, this could have been—and I am only theorizing now and I hope you will understand—that this rate structure was lower at Halifax due to increased hazards of navigating up the St. Lawrence River many years ago, and it would seem to me that as these hazards became lessened, the Montreal rate was brought down to the level of the Halifax rate. But I think that if we were to take a look around us in the North American Continent and in continental Europe, you would see that there is a pattern in ocean rate making for range quotation of rates. For instance, in North America on the Atlantic Seaboard from let us say Portland south to Hampton Roads, that is considered all one rate block area, and I would say without too much hesitation for fear of being contradicted that any shipment that leaves from that range to any trade area or destination in the world would for that particular trade have the same rate if the shipment was made from the Port of Portland or whether it was made from New York or whether it was made from Baltimore or Norfolk or Hampton Roads or what have you.

Similarly from continental Europe there are ranges of ports to which the rates apply. Our rates to the United Kingdom apply to all the ports around the whole perimeter of the island; likewise to Ireland, both northern Ireland and the Republic of Ireland.

This is a general pattern which follows out on the West Coast of North America as well.

Mr. Bell: Suppose someone wanted to make a case to you for a change in rates of this

[Interprétation]

pourquoi il en est ainsi. A l'avenir, pourrions-nous tenir compte du plan géographique?

M. McLaughlin: Je vous remercie beaucoup de votre générosité, monsieur Bell. Je me dois de répéter une fois de plus que je ne me suis pas préparé avant de venir ici et je ne savais pas du tout que j'aurais à répondre à une question qui en réalité exige de la recherche. Je travaille avec des conférences depuis les 11 dernières années et la structure des taux n'a pas subi de modification. Cela exige une certaine étude mais il se pourrait fort bien que cette structure des tarifs ait été moins élevée à Halifax en raison des dangers accrus de la navigation le long du St-Laurent il y a bon nombre d'années. Il me semble qu'au fur et à mesure que ces menaces à la navigation se sont amoindries, que le taux de Montréal a été abaissé et porté au niveau de celui de Halifax. Seulement, si nous observons un peu autour de nous sur le continent nord américain et en Europe continentale, vous pouvez vous rendre compte qu'on a eu tendance à fixer des taux. Ainsi sur le littoral de l'Atlantique en Amérique du Nord pour une région-bloc, il n'y est qu'un seul taux et je dirais sans crainte de me contredire que toute expédition qui quitte ces régions pour quelque destination aura le même taux, si le départ se fait à partir du port de Portland que du port de New York ou de Baltimore.

Même en Europe continentale, il y a une gamme de ports pour lesquels ces mêmes tarifs valent. Nos taux, au Royaume-Uni, valent pour tous les ports de l'île. Il en est de même pour le nord de l'Irlande et la République de l'Irlande.

C'est une caractéristique que nous retrouvons sur le littoral du Pacifique, aussi en Amérique du Nord.

M. Bell: Simple hypothèse. Disons que quelqu'un veuille modifier les taux. Comment pour-

[Text]

nature. How would this actually take place? Would the Shippers' Council or shipping companies be involved in that or how would this go forward?

Mr. McLaughlin: I think the Shippers' Council. We have had several very worthwhile meetings with the Shippers' Council and we, as a group, are most anxious to deal with them because we feel that we are dealing with a very viable body and we know that we are speaking to the voice that represents the importers and the exporters. We have had some very fruitful meetings with them up to this point. However, I would like to suggest to the Committee that there is one thing the Canadian Shippers' Council have recognized in their meetings with us. They feel that their purpose is to sit down with us and to work out, to hammer out matters of policy and rules and regulations. They feel that the intricate and complex matter of rate negotiation should be left to the individual groups of shippers that sit down with us and negotiate the rates.

In our particular trade, for instance, with respect to negotiation of rates, I think I can say with a high degree of certainty that we seldom publish a rate unilaterally today. I am primarily concerned with the movement from Canada to the United Kingdom and we are concerned here with commodities that move in large volumes and these are in the main large industries that we sit down with annually or semi-annually as the occasion requires to hammer out, to work out, a rate that will permit them to market their goods in the United Kingdom and that will permit us, too, to make a return on the investment we have in the vessels and to supply the service to the general public.

Mr. Bell: Would the fact that Canada does not have any Canadian-owned vessels and therefore really Canadian-oriented shipping lines, be a factor at a conference with respect to Canadian matters?

Mr. McLaughlin: It seems to me it would be bound to be a factor. It is difficult to say this, but we feel as conference people that we are committed to a trade. We make an investment in the trade and we make it to stay there.

Take today, for instance, in the market today the charter market is extremely high and it would be much more advantageous financially to our member lines to kiss this trade goodbye while the demand and the market is good for vessels throughout the world. They could make a much better return

[Interpretation]

céderions nous? Est-ce que le conseil des expéditeurs serait en cause, ou les compagnies de navigation?

M. McLaughlin: Je crois que ce serait le Conseil des armateurs avec qui nous avons eu d'excellentes réunions. Nous sommes heureux de traiter avec eux parce que nous sommes d'avis que nous avons là un organisme tout à fait viable. Nous savons aussi, qu'ils représentent les importateurs et les exportateurs. Nous avons eu des réunions très utiles à cet égard. Cependant je voudrais dire à ce Comité qu'il y a un élément que le Conseil canadien des expéditeurs semble reconnaître, du moins au cours de leurs rencontres avec nous. Ils sont d'avis que leur but est de nous rencontrer afin de se prononcer sur des questions de politiques et de règlements. Ils sont d'avis que la complexité de négociations de taux devrait être laissée aux soins des groupes particuliers d'expéditeurs qui nous rencontrent pour négocier le taux.

Dans notre commerce, pour ce qui est des négociations de taux, je crois pouvoir vous dire avec une assez grande certitude, qu'il nous arrive rarement de publier un taux de façon unilatérale. Aujourd'hui, vous le savez, je me préoccupe essentiellement du transport à partir du Canada vers le Royaume-Uni. Là, nous sommes préoccupés de marchandises transportées en grande quantité et qui viennent des grandes industries que nous rencontrons annuellement. Nous essayons d'établir un taux qui leur permettra de vendre leurs produits sur le marché du Royaume-Uni et qui nous permettra d'obtenir des profits sur les investissements que nous avons placés dans les bateaux et aussi pour assurer un excellent service à la population.

M. Bell: Le fait que le Canada n'ait pas de bateaux à propriété canadienne et donc, qu'il n'y ait pas de compagnie de navigation vraiment orientée en fonction du Canada, influence-t-il l'attitude de la Conférence à l'égard des questions canadiennes?

M. McLaughlin: En tant que membre d'une Conférence, nous sommes engagés dans un commerce. Nous faisons des investissements.

Aujourd'hui, le marché de l'affrètement est très élevé et il serait beaucoup plus avantageux financièrement pour les compagnies membres de navigation de laisser tomber ce commerce pour un certain temps alors que le marché est bon pour les navires de par le monde. Il va de soi qu'elles pourraient obtenir

[Texte]

than they do, but they forsake this opportunity for the long-term aspect because the charter market throughout the world oscillates up and down; it is not stable. If you look at our rate structure and relate it to the rate structure of the charter market throughout the world, you will see that our rate structure will follow very slightly, but very long after, any upward change in the charter market. Because we are committed, to this business, we stay around at a cost really.

• 1555

Mr. Bell: That is very informative. I just have a final question. The witness has probably heard our discussion this morning and at various times reference was made to the conferences and how you have been contacted about the legislation. Do you want to take the opportunity to comment on any part of it? If there is a part you do not like perhaps you might want to say so. Are you really happy about it? The witnesses from the Department, from government, really claim that there is some intrusion into your privileges here.

Mr. McLaughlin: Mr. Bell, are you finished with your question?

Mr. Bell: Yes.

Mr. McLaughlin: In view of the fact that this is a legal document, I think I would like to ask our legal counsel, Mr. Claxton to answer this question for you with the permission of the Chair.

The Chairman: Mr. Claxton.

Mr. John B. Claxton, Q.C.: Thank you, Mr. Chairman. I think I must say generally that the conferences internationally would prefer to have no legislation at all, but since the MacLellan Report came down some five years ago, it became apparent that legislation of some kind would be forthcoming in Canada and in that context the conferences have examined this Bill and feel reasonably happy that they could live with it provided one or two minor amendments were made.

The amendment of particular concern is the amendment to the definition of tariff found in Clause 2. The reason for this is essentially to prevent by a mere accident of drafting of Canadian legislation putting the conferences in a position where they could not cope with what appear to be developing patterns of trade, the quotation on a given box for a through shipment, for example, from London, England to Winnipeg "using whatever modes of transport may be available". It must be

[Interprétation]

un rendement beaucoup plus élevé, mais elles laissent tomber cette occasion, tenant compte de l'aspect à long terme parce que le marché de l'affrètement de par le monde peut osciller à la hausse et à la baisse. Il est loin d'être stable. Si vous étudiez votre structure des taux par rapport à la structure du marché de l'affrètement, vous vous rendrez compte que notre structure des taux suivra très peu toute tendance à la hausse qui se manifeste dans le marché de l'affrètement. C'est que nous nous sommes engagés dans ces entreprises même si nous devons y perdre parfois.

M. Bell: C'est des plus intéressants de vous entendre. J'ai une dernière question à poser au témoin qui a sans doute entendu les échanges qui ont eu lieu ce matin. A plusieurs reprises, nous avons parlé de Conférence, et ce qu'il en était de cette législation. J'ai eu l'occasion de faire des commentaires sur cette dernière. Quant à vous est-ce qu'il y a des dispositions qui vous déplaisent ou quoi? Les représentants du gouvernement prétendent vraiment qu'il y a une certaine ingérence pour ce qui est de vos privilèges.

M. McLaughlin: Monsieur Bell, vous avez terminé votre question?

M. Bell: Oui.

M. McLaughlin: Vu qu'il s'agit d'un document juridique, j'aimerais demander à notre conseiller juridique, M. Claxton de répondre avec l'autorisation du président.

Le président: Monsieur Claxton.

M. John B. Claxton, c.r.: Je me dois de vous dire tout d'abord, monsieur le président que l'ensemble des Conférences sur le plan international préféreraient ne pas avoir de législation. Depuis la présentation du rapport MacLellan, il y a quelque 5 ans, il est devenu évident qu'une certaine législation serait présentée au Canada. Dans ce contexte, la conférence a étudié ce Bill et peut très bien subsister, vivre avec, pourvu que certains amendements y soient apportés.

Un amendement qui nous préoccupe plus particulièrement est cet amendement qui porte à la définition du tarif à l'article 2. La raison en est qu'il faut empêcher que par suite d'un incident de rédaction de la législation canadienne, les Conférences ne puissent pas dire faire face à cette caractéristique de plus en plus manifeste du commerce. Il nous faut reconnaître alors qu'avec de telles circonstances, les taux au sol sont régis par les autorités canadiennes. En ce moment les taux sont éta-

[Text]

recognized in that kind of shipment the existing inland rates are fully regulated by Canadian authorities at present. The conference rates are established by the conferences essentially through the real of competition.

If I could comment on that, there is, I think, some misunderstanding about how conferences function. Generally speaking a conference line member finds a customer—a shipper of asbestos—and he negotiates a price. He takes that price to his conference and they fight like hell amongst each other to settle what the conference rate should be. There is a great deal of competition within the conference in establishing that. It is only when the conference does establish it that it becomes a conference rate.

There is no absolute all embracing tariff of rates. There is a tariff for each commodity and as new commodities are developed and shipped, new rates are established essentially by competition for the business of the importer or exporter in Canada.

The conferences feel that to continue to exist, to provide some stability for ocean shipping, to prevent the crazy practices that happened over the last centuries and still perhaps exist in some parts of the world, to provide some stability of service, to assure that capital is committed to a given trade, and to meet these changing patterns of trade it is essential to confer. If this amendment I speak of had not been brought forward, it might be conceivable that Canadian exporters would turn to exporting most of their goods by the United States, thereby depriving Canadian transport and Canadian employees of substantial business because the shipping conference would then be prohibited by the accident of legislation from quoting a through package rate.

• 1600

Mr. Bell: In other words, the shipping companies that are in your conference would not have a connection with an American business and American conferences and it would be business that would be lost.

Mr. Claxton: No, the same shipping companies could very well quote through rates to Winnipeg or to the Canadian border via the United States. The same line operators ship to the United States to some degree.

Mr. Bell: In other words, we get back to the fact we do not have any great guarantees then of our national interest, where we have not got shipping companies with our own ships making up parts of conferences, because

[Interpretation]

blis par la Conférence et essentiellement par l'entremise de la concurrence.

Je me permets une observation sur ce point, car je pense qu'on ne comprend pas tout à fait la façon dont procède la Conférence. Dans l'ensemble, une compagnie membre de navigation se trouve un client, disons un expéditeur d'amiante, et il négocie un prix. Il présente ce prix à la Conférence et ils luttent entre eux pour établir le taux de la conférence. Il existe alors une immense concurrence au sein de la conférence, lorsqu'ils établissent les taux. Ce n'est qu'une fois que ce taux a été fixé qu'il devient un taux de la conférence.

Il n'y a pas de tarif absolu. Il y a un tarif pour chaque denrée, chaque marchandise, et au fur et à mesure qu'il y a de nouvelles denrées, il y a de nouveaux taux qui sont le fruit d'une concurrence pour obtenir la clientèle de l'exportateur ou de l'importateur au Canada.

La Conférence est d'avis que pour se maintenir en affaires et pour assurer une certaine stabilité de la navigation ainsi que pour mettre fin aux pratiques tout à fait ridicules du dernier siècle ou qui existent peut-être depuis toujours dans certains coins du monde, il lui est essentiel d'évoluer selon le rythme variant du Commerce. Si cet amendement n'avait pas été présenté, il se peut fort bien que les exportateurs canadiens exporteraient la plupart de leur marchandise par les États-Unis, privant ainsi les réseaux de transport canadiens du commerce qui leur revient. La Conférence alors, en vertu de cette législation, ne pourrait pas soumettre des taux d'ensemble.

M. Bell: Les expéditeurs, dans le cadre de votre Conférence, n'auraient pas de rapport avec les conférences américaines, et ce sont des contrats que vous risqueriez de perdre?

M. Claxton: Non. Les mêmes entreprises d'expédition pourraient fixer des prix pour Winnipeg, pour la frontière canadienne aux gens des États-Unis.

M. Bell: En somme, on nous n'offre pas beaucoup de garantie concernant notre intérêt national. Comme vous l'avez dit, une entreprise de navigation pourrait être membre de deux conférences et pourrait modifier la

[Texte]

as you have just said, a shipping line could be a member of two conferences and might re-route the business in the ways that you have suggested through American ports. There is no guarantee then that we are going to get the business through Canadian ports.

Mr. Claxton: There is no guarantee in this legislation. The only guarantee in any event is the guarantee of competition for the trade. If shipping lines want Canadian business, if it is sufficiently valuable to warrant traffic to Canada, this is your best guarantee.

Mr. Bell: There are no guarantees in here for shippers because the Canadian Shippers' Council has taken taken over there. I guess there are no guarantees at all in this Bill.

Mr. Claxton: I think that is correct. There are some features in this Bill that assure that to the extent that conferences exist, they refrain from certain, if I may use the term, evil practices. I think the fighting ship as a practice has disappeared but it used to exist, whereby to force a port or an area to conform to a given arrangement, a loss leader was sent in until it captured the trade or until it drove another competitor out, but perhaps one of you could say when you last heard of a fighting ship.

Mr. William G. Gordon (Director and Assistant General Manager, The Robert Reford Company Limited): That does not happen today. I have read about it only.

Mr. Bell: Mr. Horner referred to Clause 4 and I do not want to get on it, but while we have the witnesses, I think you said the shipping company as a part of the conference could not change the rates on its own. Are there any restrictions on the conference itself under this Clause 4? There are on the shipping lines within the conference but how about the shipping conference? If you decided for various reasons that you wanted to correct what we think is an unfair situation vis-à-vis Halifax-Saint John, could you move without contravening Clause 4 as a conference?

Mr. Claxton: Yes. And change the rate either upwards or downwards.

Mr. Bell: We will be as nice as we can to you.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. The first gentleman to speak mentioned that he had been associated with the conference

[Interprétation]

route pour aller dans des ports américains. Il n'existe donc pas de garantie que nous allons obtenir ces affaires pour les ports canadiens.

M. Claxton: Il n'y a aucune garantie dans la présente mesure législative, d'accord. La seule garantie est celle qui nous est offerte par la concurrence. Si des entreprises de transport estiment qu'il est profitable d'expédier des marchandises au Canada, c'est là votre meilleure garantie.

M. Bell: Il n'y a pas de garantie ici pour les expéditeurs, parce que le Conseil des expéditeurs canadiens est le maître maintenant. Il me semble que ce bill n'offre aucune garantie.

M. Claxton: C'est exact. Si les conférences existent, elles devraient faire cesser les pratiques abusives, si vous me permettez d'utiliser cette expression. On avait l'habitude de forcer un port ou une région à se conformer à un taux ou à une entente. Je crois que les pratiques que je mentionne ne se sont plus appliquées.

M. William G. Gordon (directeur et gérant général adjoint, The Robert Reford Company Limited): Ces pratiques sont désuètes. On les lit dans l'Histoire.

M. Bell: M. Horner a parlé de l'article 4. Je crois que vous avez dit qu'une entreprise de navigation, qui est membre d'une conférence ne peut pas modifier les taux de son chef. La Conférence-même est-elle soumise à des restrictions au terme de l'article 4? On impose des restrictions aux entreprises membres de la conférence, mais que dire de la Conférence elle-même? Si vous décidez pour des raisons que vous jugez valables de rectifier une situation injuste entre Halifax et Saint-Jean, pourriez-vous en tant que Conférence procéder sans aller à l'encontre de l'article 4?

M. Claxton: Oui, nous pouvons à ce moment-là augmenter ou diminuer le taux.

M. Bell: Nous nous montrerons très gentils envers vous.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. La première personne à prendre la parole a mentionné qu'il est membre de la Conférence

[Text]

for 11 years. What I would like to know is how have the conferences been able to survive during this period, if in effect it has been necessary at this time to introduce this legislation to avoid problems within the Combines Investigation Act over the past 11 years? Why suddenly do we have this requirement for the legislation?

Mr. McLaughlin: Do you mean this Bill C-184?

Mr. Pringle: Right.

Mr. McLaughlin: Pardon me, do you want to answer that?

Mr. Claxton: The conferences always believed—and many of them still believe—that they were operating legally and validly, pursuant to validly signed agreements, mostly signed in Great Britain or Europe where this kind of conferring is not illegal. By reason of the *Helga Dan* incident cited this morning, the MacLellan Commission investigated the activities of a particular conference and produced a report stating that they did appear to contravene the provisions of the Combines Investigation Act. It was then, and only at that time, that their apparently illegal practice came to public attention in Canada.

Mr. Pringle: Thank you very much. I understand now. It was just to clear up that one point. I was concerned about that. In other words there was no deliberate attempt to avoid any Canadian laws; it was considered that they were well within the law and until it was pointed out to you, this particular bill was not essential.

Mr. Claxton: That is right, sir.

Mr. Pringle: Without this Bill at the present time, in view of the circumstances, which you have partly explained to me just now—and it seems to me that you are just going along with the lead of the Western Canadian grain farmers in the International Grains Arrangement in setting a price—what effect would it have on the shipping of products out of Canada and into Canada if this Bill was unsuccessful in going through? What effects could you suggest it might have on Canadian imports and exports?

Mr. Claxton: That is a difficult question. I suppose if this Bill were not enacted, the conferences could attempt to continue to operate with Canada and could face the possibility of prosecution and could be prosecuted and could be fined. The effect for the Canadian shippers is difficult to assess. If they con-

[Interpretation]

depuis onze ans. Comment les Conférences ont-elles pu survivre au cours de cette période, puis qu'il est nécessaire aujourd'hui de présenter les mesures législatives de ce genre pour éviter des problèmes en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions? Pourquoi tout à coup, avons-nous besoin de fixer de telles exigences?

M. McLaughlin: Vous voulez dire le Bill C-184?

M. Pringle: C'est juste.

M. McLaughlin: Vous voulez répondre?

M. Claxton: Les Conférences ont toujours cru et un grand nombre d'entre elles croient encore qu'elles existent légalement par suite d'une entente. Or la plupart de ces ententes sont signées en Grande-Bretagne où ce genre de conférence n'est pas illégal. Par suite de l'incident de *Helga Dan* mentionné ce matin, la Commission MacLellan a fait une enquête sur l'activité d'une Conférence en particulier et a soumis un rapport disant qu'il semblait que les Conférences allaient à l'encontre de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. C'est uniquement à ce moment que ces pratiques illégales ont été soumises à l'attention du public.

M. Pringle: Je voulais avoir des éclaircissements sur ce point. En d'autres termes, il n'y a pas eu de tentative délibérée de se soustraire à quelque loi canadienne. Les Conférences estiment qu'elles étaient dans la légalité. Ce projet de loi n'était pas essentiel.

M. Claxton: C'est exact.

M. Pringle: Compte tenu des circonstances que vous m'avez expliquées, pouvez-vous me dire, si le projet de loi ne réussissait pas à être adopté, quelles seraient les incidences sur les importations et les exportations canadiennes?

M. Claxton: C'est une excellente question. Si ce bill ne devenait pas loi, les Conférences pourraient tenter de continuer de procéder comme elles en ont l'habitude et devraient accepter la possibilité qu'on intente des poursuites. On pourrait leur imposer des amendes par suite de poursuite judiciaire. Pour

[Texte]

tinued to operate and continued to pay fines, obviously they could not operate and constantly face prosecution. The Canadian shipper would then be forced to find other means of transporting his goods, by the United States or by air or some other means. He might be forced into. .

Mr. Pringle: Thanks very much. I have just one more question, Mr. Chairman. Do you know of any group involved in world shipping at present serving Canada, shippers involved in importing and exporting, who have expressed downright opposition to this Bill?

Mr. Claxton: Yes, sir. I wonder if I am the proper person to answer this. I wonder if Mr. Campbell would care to comment.

Mr. Campbell: If I understood your question, sir, have any groups representing importers, exporters or ocean carriers expressed downright opposition to this...

Mr. Pringle: Downright opposition is the phrase I am interested in.

Mr. Campbell: The answer is no.

Mr. Pringle: I would be prepared to suggest, if I may, that naturally you are going to find that no two people I have ever found are in complete agreement about any bill, especially a tax bill, but I was just interested if any group had come out with opposing it in a definite manner as being a bad bill for the good of the shipping industry of Canada. That's all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask the gentlemen from the conference—I am sorry I was late and I do not know which conference they are from—the view was sort of formed this morning that the purpose of this bill was sort of twofold: one to provide basic exemptions under the Combines Investigation Act and the Restrictive Trade Practices Commission, but conversely also to enhance competition. Do you see the effects of this Bill being to the extent that it would decrease the amount of traffic the conferences now have in and out of Canadian ports and that the so-called tramp traffic would increase? Or put it this way—either increase or that the competition from tramp traffic would increase? Whether or not they got more business would be another question.

Mr. Claxton: I think it is possible that non-conference tramp or liner traffic would

[Interprétation]

les expéditeurs canadiens, les Conférences ne pourraient pas continuer à exister en risquant continuellement des poursuites. Il faudrait que les Canadiens trouvent d'autres moyens de faire transporter ces marchandises en ayant recours, aux États-Unis ou à des transporteurs aériens. Les Canadiens se verraient peut-être forcés...

M. Pringle: Merci beaucoup. J'aurais une autre question, monsieur le président. Connaissez-vous quelques groupes associés à la navigation internationale qui dessert le Canada, qui font de l'importation ou de l'exportation, qui aient exprimé une opposition formelle au présent bill?

M. Claxton: Oui. M. Campbell pourrait sans doute répondre à cette question.

M. Campbell: A-t-on présenté une forte opposition?

M. Pringle: Je voudrais savoir si des groupes ont bien fait connaître leur opinion qui s'oppose au projet de loi

M. Campbell: Non.

M. Pringle: Vous savez qu'il est presque impossible de trouver deux personnes qui soient absolument et parfaitement d'accord avec un bill surtout s'il s'agit d'un projet de loi de réforme fiscale. Mais je me demandais s'il y avait des groupes qui avaient fait de l'opposition à ce bill en disant qu'il s'agissait d'une mesure nocive pour le domaine de la navigation.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je m'excuse d'être arrivé en retard. J'avais des questions également à poser aux membres de la Conférence. Il me semble que le bill a un double but: il veut fournir des exemptions de base en vertu de la Loi relative aux requêtes sur les coalitions et il veut provoquer la Concurrence. Croyez-vous que ce bill pourra diminuer le trafic ou la quantité de marchandises transportée par les Conférences dans les ports canadiens? Le trafic noir augmentera-t-il?

M. Claxton: Il est possible que le trafic illégal augmente par suite du bill, mais le bill

[Text]

increase as the result of this Bill, if only through the publicity of tariffs. This then makes available to all the knowledge of what the competition is doing in a precise way, with very little or no research. It would let a competitor wishing to get into the Liverpool to Halifax trade or the Liverpool to Vancouver trade know what he is up against, calculate what his capital investment should be, and also what tariffs or rates he should charge.

Mr. Benjamin: Then you, representing a conference, must feel somewhat torn about this kind of legislation because, on the one hand, it will benefit you in terms of exempting you from any possibility of legal liability under the Restrictive Trade Practices Commission and, on the other, it will tend to increase the competitiveness of the nonconference shipping lines.

Mr. Claxton: I think the conferences recognize that this is something they have to face. I might mention that tariffs generally were closely guarded secrets until about five years ago. Mr. McLaughlin may wish to comment but I think almost all the conferences today now publish or make available their tariffs on request. This was not the case five years ago. The effect of the change in itself is too early to tell.

Mr. Benjamin: May I go through your response to an earlier question regarding the business of arriving at a conference rate—and we will use your illustration of asbestos. Let us say that 10 shipping lines are members of a conference and that three of them go after a certain customer to get an asbestos product to ship. One of them succeeds in getting that customer because of a rate he wants to give him, and he then goes back to the conference with that rate. You tell me that this is where the competition starts between members of the same conference. Is this the way members of the same conference compete with one another to get a new piece of business?

Mr. Claxton: A business not previously governed by tariff?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. McLaughlin: I might suggest in reply to your question, sir, that an industry such as the one you mentioned, and many others perhaps would look upon it in the same way, are no more anxious that any one of their members in that particular industry get a preferential rate any more than we among our group would think that any one of our lines

[Interpretation]

nous ferait connaître la façon de fonctionner, cela permettrait à un concurrent qui décide d'aller dans le transport de Liverpool, à Halifax ou à Vancouver de savoir qu'elle est la concurrence, qu'elle devrait être son investissement ou son immobilisation capitale de façon à savoir quels sont les taux et les tarifs appliqués.

M. Benjamin: Pendant que vous représentez une conférence, vous êtes un peu déchiré par cette législation, cela vous permet de bénéficier de certains avantages en vertu des pratiques restrictives de commerce, et cela augmentera la concurrence des compagnies de navigation qui ne sont pas membres d'une conférence.

M. Claxton: Nous reconnaissons que nous devons faire face à une telle situation. Je dois vous dire que là où les tarifs dans l'ensemble sont assez confidentiels, ou du moins ils y étaient jusqu'à il y a cinq ans. M. McLaughlin aimerait peut-être faire un commentaire mais je crois que toutes les conférences publient sur demande leurs tarifs mais il n'en était pas ainsi il y a cinq ans. Il est trop tôt maintenant de vous dire ce que seront les conséquences de telles modifications.

M. Benjamin: Puis-je revenir à votre réponse à une question précédente quant à la façon dont vous en arrivez à déterminer le prix d'une conférence? Je vais utiliser vos réponses pour tenter d'établir un exemple. Disons qu'il y a 10 entreprises qui sont membres d'une conférence, je prends là un exemple. Trois entreprises veulent transporter de l'amiante, et l'une réussit à obtenir le contrat, il va voir la conférence avec le tarif qu'il a proposé et à ce moment-là la concurrence se manifeste d'après ce que vous me dites ou se poursuit à l'intérieur même de la conférence, est-ce que c'est la façon dont on procède? Est-ce que les membres de la même conférence vont tenter de lutter l'un contre l'autre pour obtenir un nouveau contrat?

M. Claxton: Oui, dans le cas d'un contrat qui n'a pas fait l'objet d'un tarif par le passé.

M. Benjamin: Oui.

M. McLaughlin: Une industrie comme celle que vous mentionnez et bien d'autres pourraient faire l'objet de déduction semblable. Nous ne croyons pas qu'à l'intérieur des groupes, il y en a un qui tente d'obtenir des tarifs préférentiels, l'intérêt est dans la stabilité et une industrie aussi importante que la nôtre est intéressée à la stabilité, il y a suffisam-

[Texte]

would try to get a preferential rate. It is our experience that big industries such as these are interested in stability. They have sufficient competitive factors to deal with in marketing their commodities throughout the world, with other sources of supply, and they feel that this is a tremendous advantage. I think the two biggest things are stability of rates and stability of service, upon which they know they can rely. It seems to us, at least in our dealings, and we deal very closely with them, that this is of paramount importance to them in the marketing of their commodities throughout the world, and naturally the Canadian economy as well must benefit from this.

Mr. Benjamin: Well, I gather you are the Canada-United Kingdom Freight Conference.

Mr. McLaughlin: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Are there any other conferences operating out of Canadian ports to the United Kingdom and Ireland or is yours the only one?

Mr. McLaughlin: No, we are the only one.

Mr. Benjamin: So if I had a ship and wanted to haul cargo to the Mediterranean and to the United Kingdom I would have to join two separate conferences. I would have to join your conference as well as the Mediterranean one, if I wanted to do that.

Mr. McLaughlin: If I understand your question, I would have to answer, no. In other words, membership in one is not contingent on membership in the other. You could operate independently to the Mediterranean, we perhaps would welcome you as a member of our group, and you could be a conference operator to the United Kingdom. You see, a conference concentrates on a certain trade area, sets up regular patterns of trading, and becomes quite proficient and knowledgeable in respect of the trade coming and going to the area.

Mr. Claxton: Generally speaking, to join a conference the ship owner must undertake to commit certain vessels on a regular basis to the particular trade. To undertake a regular service between, for example, a European port and a Canadian East Coast port, the qualification for a member is that he assure that this capital be committed in this way.

Mr. Benjamin: Well, assuming that I met all the criteria the conference may have, its own bylaws and regulations and so forth, if I wanted to haul to United Kingdom ports and

[Interprétation]

ment de facteurs concurrentiels en cause dans la commercialisation des produits dans le monde qu'il croit qu'il y a ici un avantage de rechercher cette stabilité, c'est pourquoi nous tenons à cette stabilité des taux et des services. Ils savent à ce moment-là qu'ils peuvent faire confiance à la conférence pour cela. Il me semble que cela a une plus grande importance pour eux dans la commercialisation de leurs produits dans le monde et l'économie canadienne en profite.

M. Benjamin: Vous faites partie de la conférence de transport Canada-Royaume-Uni.

M. McLaughlin: Oui.

M. Benjamin: Est-ce qu'il en existe d'autres qui fonctionnent à partir de ports canadiens vers le Royaume-Uni et l'Irlande?

M. McLaughlin: Non, nous sommes la seule conférence.

M. Benjamin: Si j'avais un navire et que je voulais transporter des marchandises vers la Méditerranée et ensuite au Royaume-Uni, je devrais être membre de deux conférences? Je devrais m'allier à votre conférence de même qu'à la conférence régissant la Méditerranée?

M. McLaughlin: Je devrais répondre non si j'ai bien compris votre question. L'appartenance à l'un n'exclut pas l'appartenance à l'autre. Vous pourriez y aller dans la Méditerranée en tant qu'indépendant et ensuite nous pourrions vous accepter comme un membre de notre groupe lorsque vous ferez des affaires avec le Royaume-Uni.

M. Claxton: Pour être membre d'une conférence il faut qu'un propriétaire ou un armateur de navire soit prêt à fournir un certain capital pour entreprendre un service régulier disons entre un port européen et un port de la côte est du Canada et il faut que le candidat assure le capital nécessaire.

M. Benjamin: Supposons que je satisfais toutes les critères établis par la conférence, si je veux aller expédier de la marchandise dans un port du Royaume-Uni et dans un port de

[Text]

to Mediterranean ports, whether I have one, two or more ships, and wanted to be party to the conference rates, service and so forth, I could be a member of those two conferences, one for the Mediterranean and one for Great Britain. In other words there is no competition between conferences to the United Kingdom from Canadian ports?

Mr. McLaughlin: There is no other conference group to the United Kingdom, sir.

Mr. Claxton: Generally not. You will see areas where, because of geography, there may be competition. For example, a continental conference serving Northern European ports in some areas may compete with the Mediterranean conference in relation to goods being shipped to Central Europe. But, generally speaking, one conference does not compete with another.

Mr. Benjamin: Well, I am interested just in the Canadian ports. So my alternative is that I either be a member of a conference or else I operate on the nonconference, tramp rate. I would not have a choice of more than one conference to use if I wanted to haul to the United Kingdom ports?

Mr. Claxton: That is right.

The Chairman: Mr. Benjamin, would you allow Mr. Campbell to elaborate a little on that question, please.

Mr. Campbell: I just wanted to express the view, sir, that there of course can be competition between conferences to a destination such as the United Kingdom but not from the same origin. If certain products coming from the United Kingdom compete with similar products coming from, say, Australia to the United Kingdom, then those two conferences are in competition with respect to that common commodity which comes from the two different destinations.

Mr. Benjamin: I notice your area excludes Hudson Bay and Newfoundland. I am thinking particularly of the Port of Churchill. Is there a Canadian Conference operating out of Churchill...

Mr. McLaughlin: No, our conference does not operate a service out of Churchill.

Mr. Benjamin: ...to the United Kingdom. And there is no other conference that you are aware of?

Mr. McLaughlin: There is no conference service to there. There is only one line that operates there during the open season. I think it is the Dagleish company that comes in there. They bring in import cargoes from the

[Interpretation]

la Méditerranée afin d'être membre de la conférence afin d'obtenir ces taux et ses services je pourrais me joindre aux deux conférences.

En d'autres termes il n'y a donc pas de concurrence entre différentes conférences au Royaume-Uni à partir des ports canadiens.

M. McLaughlin: Il n'y a pas d'autres conférences.

M. Claxton: En général non à certains endroits à cause de la géographie il peut y avoir concurrence, je pense à la conférence continentale dans les ports de l'Europe qui peut aller en concurrence avec la conférence de la Méditerranée en ce qui concerne les marchandises expédiées au centre de l'Europe. Mais en général une conférence n'est pas concurrentielle par rapport à l'autre.

M. Benjamin: Je dois être membre d'une conférence en ce qui concerne les ports canadiens ou ne pas être membre d'une conférence et être libre de mes tarifs. Je ne pourrais choisir qu'une conférence.

M. Claxton: C'est exact.

Le président: Permettriez-vous à M. Campbell de répondre?

M. Campbell: J'aimerais dire qu'il peut y avoir concurrence entre les conférences dans le cas du Royaume-Uni mais pas pour des produits de la même origine. Il pourrait y avoir concurrence entre expéditeurs venant du Canada de la côte est et allant vers le Royaume-Uni pour en venir en concurrence avec des produits venant de l'Australie et allant vers le Royaume-Uni ces deux conférences sont en concurrence mais parce que les produits viennent de deux endroits différents.

M. Benjamin: Vous ne comprenez pas la Baie d'Hudson ni Terre-Neuve. Y a-t-il une conférence canadienne qui s'occupe de cet endroit? Je pense au port de Churchill.

M. McLaughlin: Non.

M. Benjamin: Il n'y a pas de conférence canadienne qui s'occuperait de ces régions.

M. McLaughlin: Non pas que je sache, il n'y a qu'une ligne qui va à cet endroit, qui va dans ces régions au cours de l'été on va livrer là les importations du Royaume-Uni et on y charge les céréales.

[Texte]

[Interprétation]

United Kingdom and load up with grain outbound.

Mr. Benjamin: Are they a member of any conference?

M. Benjamin: Sont-ils membres d'une conférence?

Mr. McLaughlin: Not our conference. Dalgleish is a reasonably large company and they may be in conferences through other trade throughout the world. I cannot answer directly.

M. McLaughlin: Pas de notre conférence. Comme il s'agit d'une grande compagnie, il se peut qu'elle soit membre d'une autre conférence, mais je ne puis pas répondre avec certitude à votre question.

Mr. Benjamin: Suppose I were a shipowner and there were a half a dozen other tramp shipowners, is there anything to prevent us from forming a conference from Canadian ports to the United Kingdom.

M. Benjamin: Supposons que je soit propriétaire d'un navire et qu'il y a une demi-douzaine d'autres propriétaires qui sont membres de la conférence peut-on nous empêcher de former une autre conférence?

Mr. McLaughlin: There are no restrictions on anybody if they want to form a conference, if they get a group of ship owners together that are prepared to sit down and agree to follow basically the same rates.

M. McLaughlin: Non, il suffit qu'un groupe d'armateurs se réunissent et en arrivent à une entente quant au tarif.

Mr. Benjamin: That is all for the moment.

M. Benjamin: Merci. J'ai terminé.

The Chairman: Mr. Portelance.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: I understand that there is a 15 per cent tax against Canadian chartering firms.

M. Portelance: Monsieur le président, concernant la conférence on me dit qu'il y un impôt de 15 p. 100 contre les expéditeurs canadiens.

Mr. Claxton: Against chartering?

M. Claxton: Un impôt de 15 p. 100?

Mr. Portelance: I understand Mr. Benson's department has levied a special tax on boats bringing goods into Canada which is to be paid either by the user or the company itself.

M. Portelance: Il y a un impôt spécial pour les navires qui doit être payé par l'utilisateur, ou la compagnie.

Mr. McLaughlin: I have no knowledge of your question, so I cannot answer.

M. McLaughlin: Je regrette, je ne suis pas au courant.

Mr. Campbell: So far as I know, and I spent some quarter of century in the chartering business, the government levies no tax against charters. There may be something in the White Paper on taxation.

M. Campbell: Je suis membre de la Conférence depuis 25 ans et je ne suis pas non plus au courant de cet impôt. Peut-être que cela est prévu par le Livre blanc sur la réforme fiscale.

Mr. Portelance: This has happened in the past. I understand from a representative of the Port of Montreal that our Canadian chartering firms are taxed directly and there is a 15 per cent difference. In other words, the one who owns the boat pays more tax than one who would charter a boat.

M. Portelance: Cela s'est produit dans le passé. Des représentants du port de Montréal ont dit que la flotte marchande canadienne est taxée à 15 p. 100. L'armateur canadien paie davantage d'impôts que celui qui loue un navire.

Mr. Chairman: I will get more information on this.

Je vais tenter d'obtenir davantage des renseignements à ce sujet, car cette société est en concurrence avec votre conférence.

Is Sea-Land, which comes into Canada, competing with the conference operating here?

Mr. McLaughlin: Yes.

M. McLaughlin: Oui.

Mr. Portelance: Is there anything in this bill to prevent that?

M. Portelance: Une disposition du bill empêche-t-elle cette concurrence?

[Text]

Mr. McLaughlin: Sea-Land are very active in soliciting cargoes originating in Ontario, southern Ontario in particular, and in Quebec, and since they do not operate from the eastern Canadian seaboard—by that I mean Montreal, the river, Quebec, or down at Saint John or Halifax—this erodes business that we normally would carry. This erosion of business means lack of employment for Canadian people all along the line because it is changing the flow of business from an east-west direction, which is the main direction of our export-imports, to a north-south, which patronizes the American ports and the American seaboard.

Mr. Portelance: Well, should competition be maintained through pricing?

Mr. McLaughlin: All I can say, Mr. Portelance, is that Sea-Land is not the only competition we have. We have competition coming at us from top and bottom. Any man who has a reasonable amount of money or backing can go out on the charter market, hire a ship and run one against us any day in the week. This is what the tramps do. Basically, theirs is a floating plant, a mobile floating warehouse, and it can go anywhere in the world where there may be a piece of attractive cargo. They can come in and steal some of this cargo right from under our noses.

Mr. Portelance: And you say this Bill does not prevent such competition, with which the Canadians do not seem to be able to compete.

Mr. McLaughlin: I think we will have competition. We will have to live with it today and we will have to live with it tomorrow, because that is what keeps us viable. I think what gave us the impetus to get into this container age was so that our Canadian customers would not be at a disadvantage with our neighbours south of the border with whom our Canadian exporters and importers are competing.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Any further questions, gentlemen?

Mr. Rock: What fees do you pay to belong to a conference?

Mr. McLaughlin: There are certain admission fees when a new steamship company is admitted into membership of the group. It is a fee predicated on the service that has been built up, the experience acquired by the lines and the fact they are coming into a full-grown and ready-made organization. It is nominal fee.

[Interpretation]

M. McLaughlin: Elle essaie d'obtenir des contrats pour des marchandises venant de l'Ontario, surtout venant du Sud de l'Ontario et au Québec. Comme elle n'exporte pas à partir de Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saint-Jean à Halifax, il s'agit d'une érosion de la quantité de marchandises que nous pourrions transporter.

M. Portelance: Est-ce qu'il s'agirait de la concurrence pour maintenir certains niveaux des prix.

M. McLaughlin: Ceylan n'est pas la seule concurrence que nous avons. Nous en avons qui viennent d'ailleurs. Nous ne savons jamais ce qui nous attend. Tout homme qui a suffisamment d'argent ou d'appui financier peut louer un navire. Voilà ce que font les transporteurs de cargos indépendants.

M. Portelance: Et rien ne peut empêcher ce genre de concurrence que les Canadiens ne semblent pas pouvoir éliminer.

M. McLaughlin: Je crois que nous aurons de la concurrence, nous en aurons demain comme nous en avons aujourd'hui. C'est ce qui me force à demeurer rentable. C'est pourquoi nous sommes encouragés à nous lancer dans l'utilisation des conteneurs pour que les consommateurs canadiens ne soient pas désavantagés par rapport aux Américains avec qui nous sommes en concurrence.

M. Portelance: Merci.

Le président: Messieurs, avez-vous d'autres questions?

M. Rock: Quels sont les frais d'admission à une conférence?

M. McLaughlin: Il y a certains frais d'entrée lorsqu'une nouvelle entreprise entre dans la conférence. Tout cela dépend des services que fournit la conférence et des services qu'exige la compagnie de navigation, de l'expérience de la compagnie de navigation.

[Texte]

Mr. Rock: Thank you.**The Chairman:** Mr. Horner.

Mr. Horner: The only part of this Bill that has teeth in it is that part that states that if certain conditions are not met then your conference will be subject to the Combines Investigation Act. Actually, you now are subject to the Combines Investigation Act, but they have not acted. Have they ever threatened in the past to act or move against any of the existing conferences?

Mr. Claxton: I think they have threatened to act but they have not acted yet. I should not speak for Mr. Henry, who is here, but I understand his department feels that the conferences are subject to the Combines Investigation Act and could be prosecuted.

Mr. Horner: But they never have actually acted?

Mr. Claxton: No, they never have.

Mr. Horner: And conferences have been operating for years and years and years.

Mr. Claxton: That is correct.

Mr. Horner: So the teeth in this Bill is the threat they will act if you do not comply.

Mr. Claxton: Yes.

Mr. Horner: How big a threat is that when you have been operating for years and years in the conference and they never have acted.

The Chairman: Maybe this question should be put to Mr. Henry.

Mr. Henry: Mr. Chairman, I am not quite sure why the Committee received the answer we had not acted. The reason we are here today is that we started an inquiry in about 1962. It was the first one that had been haken in this field.

The purpose of that inquiry was to disclose an offence and in due course to bring it before the courts. The question whether or not that procedure is still followed through is a matter for the Attorney General to decide, because the evidence is with him at the moment.

Mr. Horner: That was a committee study in 1962, Mr. Henry?

Mr. Claxton: It started in 1962, and resulted in a report in 1965.

Mr. Henry: Mr. Chairman, that was the inquiry started in 1962 by my office in accord-

[Interprétation]

M. Rock: Merci.**Le président:** M. Horner.

M. Horner: On dit dans le bill que si les conditions ne sont pas remplies votre conférence sera soumise à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Jusqu'avant l'adoption de ce bill, vous relevez de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Vous êtes menacés par cette loi.

M. Claxton: Ils nous ont menacé de passer à l'action mais ils n'ont pas pris de mesures encore contre nous. Je ne devrais pas parler au nom de M. Henry, mais je crois que M. Henry croit que les conférences devraient relever de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Horner: Mais ils n'ont jamais pris de mesures?

M. Claxton: Non.

M. Horner: Les conférences existent depuis des années et des années.

M. Claxton: C'est exact.

M. Horner: En fait, ce bill vous menace de dire qu'ils vont agir si vous ne vous conformez pas.

M. Claxton: C'est exact.

M. Horner: Mais alors, comment cela se fait-il qu'on vous ait laissés tranquilles pendant des années sans vous menacer?

Le président: Vous devriez peut-être poser cette question à M. Henry?

M. Henry: Nous avons commencé une enquête en 1966. C'est la première que nous avons faite dans le domaine.

Le but de cette enquête était de divulguer une infraction et de traduire les coupables devant les tribunaux. La question de savoir si cette procédure est toujours suivie, c'est au procureur général de décider. Tout cela relève de lui à l'heure actuelle, et je ne vois pas pourquoi on a dit que nous n'avons pas agi jusqu'ici.

M. Horner: Il s'agit d'une étude du Comité en 1962. Monsieur Henry?

M. Claxton: On a commencé en 1962 et fait un rapport en 1965.

M. Henry: L'enquête a débuté en 1962. C'est nous qui avons fait l'enquête dans le

[Text]

ance with the provisions of the Combines Investigation Act. A report was made in 1965 by the Restrictive Trade Practices Commission. You understand that the procedure here is that the Director of Investigation and Research initiates the inquiries and then, once he is finished his inquiry, he has an option as to what he will do with the evidence gathered. In this particular case the evidence that we had gathered appeared to us to disclose quite clearly an offence against the Combines Investigation Act—an offence that I would in simple terms call price fixing. Mr. Campbell this morning, speaking on behalf of his Minister, indicated it was a cartel. It is just another word for the same thing.

We therefore had the choice, as the Combines Investigation Act gives us, to proceed either to the Restrictive Trade Practices Commission, whose job it is to write a report, which they did, or to go immediately to the Attorney General of Canada with the evidence without going to the Commission. Now we have that choice.

We decided that because this was the first time we had ventured into this field, and I can explain that if you wish, we should go to the Commission in order that the public might receive a complete exposure of the practices going on and therefore could judge, which is the purpose of the procedure of writing a report, whether or not the activities which were complained of and the actions alleged were contrary to the public interest.

Now the Commission said that in their view there was a limitation of competition. It is not their job to judge either to convict or acquit persons who have been alleged to be committing an offence; it is their job only to pronounce upon the effect on the public interest of these activities. This they did, and they said that in their judgment, as I explained this morning, it would be not in the public interest to allow all-out competition, unbridled competition if you like, to prevail in this particular activity. I gave some brief explanation why that would be, as they did in their report. I pointed out that this is a utility type of industry, like the other transportation industries, where the normal practice is not to allow the market to operate completely freely.

Now the present state of the matter is that the evidence, after the publication of this report, has been placed in the hands of the Attorney General, where it should be, and he alone can decide what happens to that in the face of an allegation of an offence. In the meantime the government has decided to follow in broad outline the recommendations

[Interpretation]

cadre de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Les résultats de l'enquête ont été communiqués plus tard. Le directeur des recherches et des enquêtes met l'enquête en route, et lorsque l'enquête est terminée, il a un choix. Que va-t-il faire avec les témoignages, et dans ce cas, les témoignages que nous avons recueillis semblent montrer une infraction à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Il s'agit d'une fixation de prix. M. Campbell ce matin, parlant au nom du ministre, a parlé de cartel, c'est un autre mot qui qualifie la même situation.

Nous avons donc le choix en tant que responsables de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions de demander à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce de préparer un rapport, ce qu'ils ont fait ou d'aller directement voir le procureur général du Canada. On a ce choix.

C'est la première fois que nous nous sommes aventurés dans ce domaine. Nous devrions recourir à la Commission pour que le public puisse bien connaître et pour que sont contraires à l'intérêt du public.

La Commission a dit qu'à son opinion il y avait une limitation de concurrence. Ce n'était pas à eux de condamner ou d'acquitter les personnes qui avaient commis cette infraction, ils devaient simplement déterminer si ces activités étaient à l'encontre de l'intérêt du public. On a dit que tel était le cas. C'est ce qu'ils ont dit dans leur jugement, comme je l'ai expliqué ce matin. Ils ont dit que ce ne serait pas dans l'intérêt du public de permettre une concurrence dans cette activité. Il s'agit d'un genre de services publics comme les autres industries de transport. Alors, la pratique est de ne pas permettre aux marchés de fonctionner complètement librement.

La situation actuelle est qu'après les preuves accumulées dans ce rapport et après l'étude de ce rapport par le procureur général, il doit prendre une décision. Dans l'intervalle, le gouvernement a décidé de suivre les recommandations du rapport et a présenté le bill. Voilà la situation.

[Texte]

of the report and has brought this Bill forward. That is the way it stands.

Mr. Horner: Well, Mr. Henry, I appreciate your remarks. First let me just say what you have said. You said that it is in the public interest to allow this cartel and price-fixing to carry on, and this is the purpose of this bill, as I understand it.

I can assure you that I personally know a number of manufacturers who could argue very successfully that it is in their interest to be allowed to get into price-fixing and cartels, and that they could then do a better and bigger business, and this would be well within the public interest.

Some of them are going broke right now, and that really should not be. They should be bought out by some of the bigger ones, and the bigger ones should be allowed—what I am really saying is that the argument could apply to any group of people providing a service to the Canadian people.

To me it is a dereliction of duty that the case was not brought before the courts, if you have the evidence to prove that there is a cartel, that it is price-fixing.

You have a transportation bill which says competition shall be the key in regards to the Maritimes, and Mr. Craig Dickson points this out quite clearly in his letter to the Atlantic Provinces Transportation Commission. The transportation bill says that location under Clause 16 is not enough to press a case for rate-fixing.

We have the Conference here before us and they say they are not interested, that one of their members cannot break the Conference agreement and lower the rates in any one port, even though it may save them some 300 nautical miles. To me the Combines Investigation people are condoning action which sets up a combine, which does not in any way bring about a reduction in freight rates to the various parts of Canada.

I spoke of this to the Conference people too. Today we are getting away from the fact that posts—my N.D.P. friends will be pleased to hear me say this—really do not contribute to the price. It is the agreed Conference rate upon which the price is set. Nowhere in this bill does it say that these Conference rates shall be examined by the CTC or any other rate-setting board. We are allowing them to move and transport goods all the way under this amendment (g). We are allowing them to

[Interprétation]

M. Horner: Je vous remercie beaucoup de vos remarques, monsieur Henry. Vous avez dit que c'est dans l'intérêt du public de permettre ces cartels et l'établissement des prix, c'est là l'objectif de ce projet de loi.

Je peux vous assurer que je connais un certain nombre de fabricants qui peuvent vous démontrer très facilement qu'il serait à leur avantage de pouvoir fixer les prix et établir des cartels, que leurs affaires seraient bien meilleures et cela sans nuire en rien à l'intérêt public bien au contraire.

Certains d'entre eux maintenant perdent de l'argent, ce qui ne devrait pas être. Ils devraient être achetés par les plus grands, et ces derniers devraient pouvoir, enfin ce que je veux dire c'est que ce même argument pourrait s'appliquer à n'importe quel groupe de personnes qui assure un service à la population canadienne.

A mon avis, c'est par négligence que la chose n'a pas été portée devant les tribunaux si vous aviez la preuve qu'il y avait cartel et fixation de prix.

Vous avez un bill sur le transport qui dit que la concurrence est la clé en ce qui concerne les provinces maritimes. M. Craig Dickson l'a clairement indiqué dans sa lettre à la Commission de transport des provinces atlantiques. Le bill des transports stipule que d'après l'article 16, l'emplacement n'est pas suffisant pour justifier une poursuite en justice.

Les membres de la Conférence ont comparu et ils ont déclaré qu'ils ne sont pas intéressés, car aucun de leurs membres, ne peut aller à l'encontre de l'entente et abaisser les prix dans un port donné même si cela peut lui épargner quelque 300 milles nautiques. D'après moi, les enquêtes sur les coalitions ferment l'œil sur les actions qui établissent une coalition qui entraîne aucune diminution du tarif-marchandises dans les différentes régions du Canada.

J'en ai parlé aussi aux représentants de la Conférence. Aujourd'hui on s'éloigne du fait que le coût, mes amis du NPD seront heureux de m'entendre, ne contribue pas au prix. Les prix sont fixés d'après le taux établi par la Conférence. Ce bill ne prévoit pas que les taux établis par la Conférence doivent être examinés par la Commission des transports du Canada ou par tout autre organisme autorisé à établir des tarifs. En vertu de l'amendement (g) on permet de transporter ces mar-

[Text]

move goods on railways, trucks, and by any other mode, including ships.

To me this bill needs a thorough examination, and in no way can we lightly pass it and say to the Canadian people and to the Canadian shipper that we are trying to bring about stability in the market.

When this Committee, Mr. Chairman, was down in the Maritimes studying freight rates, we were told that the trouble with Halifax and Saint John is that there are no regular shipments. There is no regular ship line stopping there. There was only one coming up from the south to Saint John at that time.

You say this bill is allowing Conference members to provide regular service. They are not providing regular service to the Maritimes. Many of your Conferences are not, and have not, at any cheaper rate.

Naturally if you were to move your goods up as far as Montreal, another 300 miles for the same rate, you are going to do it. You are not giving the Maritimes a break at all under this bill or under your Conference rules. You are shipping to suit yourselves in the best way you can.

Mr. Claxton: Mr. Horner, if the traffic was there in the Maritimes, the service would be provided. It is basically the traffic that sets the service. If there is no traffic, there will be no service. This is fundamental in all transportation.

On this business of unfettered competition, one must keep in mind that when transport is regulated, it is to cut down competition. The regulation of all transport is to fix prices, and you have a dichotomy of your values here. On the one hand you say you must have free competition, and this is true in manufacturing. But it has never been the position of the public interest in matters of transportation. Transportation certainly allows a measure of competition, but within a given framework at fixed prices. Once those prices are regulated and fixed, they are the prices.

Mr. Horner: They can be re-examined by a board. They are the prices.

Mr. Claxton: Yes.

Mr. Horner: Transportation is moving into the field of a utility, really. When we set up the CTC to govern the rate-setting and rate-fixing, transportation is really moving into

[Interpretation]

chandises à partir de navires, de chemins de fer, de camions ou de tout autre mode de transport.

A mon avis, ce bill doit être étudié à fond et vraiment on ne peut pas l'adopter et dire aux Canadiens et aux expéditeurs canadiens que nous essayons de stabiliser le marché.

Lorsque ce Comité, s'est rendu dans les Maritimes pour étudier la structure du tarif-marchandises dans cette région, on nous a dit que le problème à Halifax et à Saint-Jean c'est qu'il n'y a pas de service régulier. Il n'y a pas de ligne maritime régulière qui s'arrête là. Il n'y en avait qu'une en provenance du sud qui venait à Saint-Jean à ce moment-là.

Vous dites que ce bill permet aux membres de la Conférence d'assurer un service régulier. Ils n'assurent pas un service régulier dans les Maritimes. Bon nombre de vos conférences ne le font pas, et ne l'ont jamais fait à un taux inférieure.

Évidemment si vous pouvez acheminer vos marchandises jusqu'à Montréal, 300 milles plus loin, au même taux vous allez le faire. Par conséquent vous ne donnez aucune possibilité aux Maritimes en vertu de ce bill ni en vertu des règlements établis par votre Conférence. Vous établissez le taux suivant vos propres avantages.

M. Claxton: Monsieur Horner, si le trafic dans les Maritimes motivait ce service, nous l'assurerions. C'est le trafic qui justifie le service, s'il n'y a pas de trafic, il ne peut y avoir de service. C'est une règle fondamentale pour tout mode de transport.

En ce qui concerne la concurrence libre, il ne faut pas oublier que lorsque le transport est réglementé c'est en vue de réduire la concurrence. La réglementation de tout mode de transport a pour but de fixer les prix. Vous avez une dichotomie des valeurs. D'une part vous dites qu'il vous faut une libre concurrence et c'est juste, pour ce qui est de la fabrication, mais en ce qui concerne le mode de transport, ça n'a jamais servi l'intérêt public. Le transport comporte sûrement une certaine concurrence, mais dans des cadres donnés, à prix fixes. Une fois que ces prix sont établis et fixés, ce sont les prix officiels.

M. Horner: Ils peuvent être réétudiés par une Commission, mais ils n'en demeurent pas moins les prix établis.

M. Claxton: Oui.

M. Horner: En réalité, le transport est un service public. Lorsqu'on a constitué la Commission canadienne des transports pour établir les taux, les transports sont vraiment

[Texte]

the field of a utility, and this is what you people are doing in coming before this Committee and asking that the operations of your Conference be condoned, and yet have no body judging or scrutinizing rates.

Mr. Claxton: I would like to add something to what Mr. Henry said.

Mr. Horner: No public utility has that privilege.

Mr. Claxton: The MacLellan Commission, in looking into the activities of Conferences, resulted in a full economic investigation. A great deal of evidence was adduced to show whether the activities of Conferences were harmful to the Canadian public interest or not harmful. The report itself says that generally they were found to be a good thing, and that this provided some form of stability.

Mr. Horner: I am not saying that the Conference in essence is bad. What I am asking is, should we condone a Conference without having its rates subject to scrutinization by some neutral board for the good of the Canadian shipper?

Mr. Claxton: I have one comment here that I think is pertinent. The Conference operation in the international field rates the use of ships as basically international. If you make the rates too low for Canada, the ships will be deployed elsewhere. In air traffic we have this gigantic international service, IATA, which fixes air rates. There is no equivalent in shipping.

I suggest to you that the air rates are not necessarily competitive. The fact of international regulation does not necessarily result in low rates. We all know that it is cheaper to fly from Montreal to Vancouver than it is from Montreal to London, notwithstanding that it is the same distance.

Mr. Allmand: Could I ask a supplementary question?

Mr. Horner: Go ahead.

Mr. Claxton: Regulation does not necessarily assure low rates.

Mr. Allmand: This is for my own information. Is IATA excepted from the combines law through special legislation? It in effect is almost a price-fixing organization too. What special status does it have?

Mr. Claxton: It is supported by treaty.

Mr. Allmand: Pardon me?

[Interprétation]

devenus un service. Vous vous présentez à ce Comité et vous demandez que l'activité de votre Conférence reçoive notre approbation sans qu'aucun organisme juge ou étudie vos tarifs.

M. Claxton: Je voudrais ajouter quelque chose à ce qu'a dit monsieur Henry.

M. Horner: Il n'y a aucun autre service public qui a un tel privilège.

M. Claxton: Lorsque la Commission MacLellan a exercé une surveillance sur les activités des Conférences il en est résulté une enquête économique. Beaucoup de témoignages ont été avancés pour déterminer si l'activité des conférences était nuisible à l'intérêt public. Le rapport lui-même dit que dans l'ensemble on trouve que c'est une excellente chose, que cela assure une certaine stabilité.

M. Horner: Je ne dis pas que la Conférence en soi est mauvaise mais je demande si nous devons approuver ce que fait une conférence sans faire examiner minutieusement ses taux par un organisme neutre dans l'intérêt de l'expéditeur canadien?

M. Claxton: Permettez-moi de faire une observation tout à fait pertinente ici. Les activités de la Conférence sur le plan international, évalue l'utilisation des navires strictement sur le plan international. Si les taux sont trop bas au Canada, les navires seront déployés ailleurs. Pour ce qui est du trafic aérien l'Association du transport aérien international établit les tarifs aériens. Nous n'avons pas d'équivalent pour la navigation.

Je vous dirai que le tarif aérien n'est pas nécessairement concurrentiel. Le fait que le règlement existe sur le plan international n'entraîne pas nécessairement des tarifs plus bas. Nous savons tous qu'il en coûte moins cher d'aller de Montréal à Vancouver que de Montréal à Londres, nonobstant le fait que ce soit la même distance.

M. Allmand: Question complémentaire.

M. Horner: Allez-y.

M. Claxton: Le réglementation n'assure pas nécessairement des taux peu élevés.

M. Allmand: Est-ce que l'ATAI est exempté de la loi des Coalitions par une mesure législative spéciale? En fait c'est aussi à peu près un organisme qui établit des prix.

M. Claxton: C'est appuyé par le traité.

M. Allmand: Pardon?

[Text]

Mr. Claxton: Canada is a member of the IATA agreement. It is supported by international treaty.

Mr. Allmand: I see. It is much more of a price-fixing organization than the shipping conferences.

Mr. Claxton: Yes.

Mr. Horner: Although a regulatory body may not lower our rates, at least it has the right to examine the rates and to see whether or not fair treatment is given to all shippers in every region in Canada.

Anyone can neglect the poor line of business and accept all the icing on the cake in a country. I see some evidence that these Conferences are intending to do this with this country of Canada. They are intending to take the good points of the shipping, the volume trade perhaps, but not to do the dutiful service to the other parts of Canada.

Mr. Claxton: I do not follow that statement.

Mr. Horner: You do not follow it, or you do not agree with it.

Mr. Claxton: I do not follow it. I do not see the support of it.

Mr. Horner: You just said yourself that there is not enough shipment for the Maritimes for you to bother running a Conference line down there. There is not enough traffic there for you to bother setting a special rate. You are just going to put in where the volume trade is going, that is, to central Canada.

Do you see what I mean? You are taking the icing off the cake, but failing to eat the entire piece. My mother always taught me to eat the whole piece.

Mr. Claxton: No, we would if there was a volume of traffic there to warrant a liner service as distinct from a tramp. A tramp is a sort of one-time thing, but a liner is a continuous service.

Mr. Horner: The whole purpose of this bill is to provide regular service.

This is one of the things that conference shippers do, they provide regular service at stabilized rates. I am arguing that you fail to do this to all parts of Canada—all ports in Canada, let us put it that way. I could go out to the West Coast and Hudson Bay—this is a very good example—you do not touch that

[Interpretation]

M. Claxton: Le Canada est signataire de cette entente de l'ATAI qui est appuyée par un traité international.

M. Allmand: Je vois. C'est plus un organisme de fixation des prix que la Conférence maritime?

M. Claxton: Oui.

M. Horner: Ces organismes de régie n'abaissent peut-être pas les prix mais au moins ils ont le droit d'étudier la structure des tarifs et de voir si on assure un traitement juste et équitable à tous les expéditeurs dans toutes les régions du Canada, je dis bien dans toutes les régions du Canada.

Vous ne pouvez sauver la chèvre et le chou, tout le monde peut négliger, disons, la ligne désavantageuse et accepter enfin tout ce qui est plus avantageux. Je vois que c'est la tendance des conférences au Canada de prendre tous les bons avantages de la navigation, le volume de commerce et ne rendent pas un service utile aux autres régions du Canada.

M. Claxton: Je ne sais pas tout à fait ce que vous voulez dire.

M. Horner: Vous ne suivez pas tout à fait ou vous n'êtes pas d'accord.

M. Claxton: Je ne comprends pas vraiment.

M. Horner: Vous venez tout juste de dire vous-même qu'il n'y a pas suffisamment de trafic dans les Maritimes pour que nous nous préoccupions d'y assurer un service de membre de la Conférence, le trafic n'est pas suffisant pour que nous ayons un taux spécial. Donc on l'a inclus simplement avec le commerce de volume qui va au Canada central.

Voyez-vous ce que je veux dire? Vous prenez tous les avantages mais vous n'acceptez pas les inconvénients, vous ne prenez pas le tout, ce qui est bon et ce qui l'est moins.

M. Claxton: Mais nous le ferions s'il y avait un volume de trafic justifiant un service de compagnies de navigation.

M. Horner: Le but de ce bill est d'assurer un service régulier.

Voilà ce que font les membres de la Conférence: ils assurent un service à des taux stabilisés. Je dis que vous ne le faites pas dans toutes les régions du Canada. Dans tous les ports du Canada. Je pourrais voir ce qu'il en ait sur la côte du Pacifique, de la baie d'Hudson—c'est un très bon exemple, vous n'y allez

[Texte]

at all. We do not run a conference line in there. We just want the cream, Central Canada. Maybe you do not go into Prince Rupert on the West Coast either, you just go to Vancouver. Do you see what I am getting at? You take the cream and leave somebody else to handle Churchill, to handle the Maritimes and to handle maybe Northern British Columbia. And there should be an over-all regulatory body which says you are going to have such and such a rate into Montreal or Toronto, then your rates should be lower in Halifax. And the same could hold true with Prince Rupert which is shorter mileage to Japan than Vancouver, and Hudson Bay the same way.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: This morning, earlier I believe, Mr. Campbell had suggested that he did not know of any other nation in the world that had this particular amendment or this particular bill in effect. Whereas the amendment that we have before us will provide "and by any other means or transportation", is that correct, Mr. Campbell?

Mr. Campbell: It is my understanding, Mr. Skoberg, that this door-to-door through transport concept is not illegal in the United States.

Mr. Skoberg: Now could I ask Mr. McLaughlin whether or not he knows of any other nation that his conference does business with that has this type of an amendment and this type of bill before them by which they are governed?

Mr. McLaughlin: I cannot answer categorically but with the general trend that is taking part in world transportation today, I think the countries that do not have this will be obliged to introduce measures that will permit the full utilization of the container concept.

Mr. Skoberg: To a question from one of the members I believe either you or Mr. Claxton suggested that the flow of traffic would not be east-west or maybe it would fail to be east-west and may be north-south if this amendment which you consider as most important were not included in this bill?

Mr. McLaughlin: This flow and erosion of business from Canada south is highly complex and I do not know whether I can do justice to it in a short time. In the United States there are several bodies that regulate

[Interprétation]

pas du tout. Vous n'avez pas une compagnie de navigation de la Conférence maritime à cet endroit. Peut-être n'allez-vous pas à Prince Rupert sur la côte du Pacifique? Vous allez simplement à Vancouver. Vous voyez ce à quoi je veux en venir? Vous prenez tout ce qui est bon et laissez à quelqu'un d'autre le soin d'aller à Churchill, dans les Maritimes et peut-être dans le nord de la Colombie-Britannique. Il devrait y avoir un organisme de régie d'ensemble qui dirait: «D'accord; vous aurez tel tarif à Montréal ou à Toronto, et ensuite vos taux devraient être moins élevés à Halifax». Et, la même observation vaut peut-être pour Prince-Rupert. C'est moins long d'aller de Prince-Rupert au Japon, que de Vancouver au Japon. Et la même observation vaut aussi pour la baie d'Hudson.»

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Plus tôt, M. Campbell avait dit qu'il n'y avait pas d'autre nation au monde qui avait déjà indiqué une telle disposition, soit ce bill ou cet amendement. Cet amendement dont nous sommes saisis prévoit tout autre moyen de transport. C'est juste?

M. Campbell: Le concept de «porte à porte» ne se présente pas encore aux États-Unis.

M. Skoberg: Je pourrais demander à M. McLaughlin de la Conférence maritime s'il connaît d'autres nations où cette Conférence se rend et où un tel amendement et un tel bill et qui vous régit en ce moment?

M. McLaughlin: Je ne saurais vous répondre de façon catégorique; mais, seulement, avec la tendance actuelle dans le transport de par le monde, aujourd'hui, les pays qui ne l'ont pas déjà devront initier des mesures qui permettront la pleine utilisation de ce concept de «containers».

M. Skoberg: Alors, pourquoi? Je pense que dans une des questions posées par un autre membre du Comité, vous-même ou M. Claxton, avez dit que le début du trafic ne serait pas de l'est à l'ouest, peut-être pourrait être nord-sud. En vertu de cet amendement que vous considérez comme des plus importants, ce n'est pas inclus dans ce bill.

M. McLaughlin: Cette érosion du commerce à partir du Canada vers le sud est une des questions des plus complexes, et je ne crois pas pouvoir vous l'expliquer à fond en si peu de temps. Aux États-Unis, les différentes

[Text]

surface transportation: there is the ICC and the various trucking bureaux and we have the FMC which regulates the shipping industry there. None of these have the over-all jurisdiction yet to authorize this. Some of these agencies are in conflict with each other: one says they can do it, the other says they cannot, sort of thing. And I think they are on the verge of resolving this now and it is hopeful that it is going to come about. I do not know whether or not Mr. Campbell would have any further thoughts on that.

Mr. Campbell: There is a bill in the United States Congress to facilitate this sort of thing and require the different regulatory agencies to act together.

I might add, Mr. Chairman, that generally speaking, in Europe conferences are not illegal anyway so there would be no need for such an amendment because there is no bill or statute regulating conference practices in most West European countries.

Mr. Skoberg: This may be a further reason why we had better be looking at a Canadian ocean-going fleet so we can regulate some of our own situations here within.

But anyway, the other question I would like to ask is that if the conference knows the inland rates, whether it be rail, plane, truck, you name it, what problem do you have today to give a customer a rate, say, from London to Winnipeg or any place in Canada? And why would you be so desirous of having these other modes of transportation included within the conference terms of setting the rate?

Mr. McLaughlin: We feel that we can give a fuller package, we can give a more complete service and we are putting our Canadian importers and exporters in an advantage so they will be competitive with the system as it spreads and becomes more accepted throughout the world. Our customers, who give us our bread and butter, are the Canadians and we are trying to keep them in the forefront of this trend.

Mr. Claxton: By a volume of traffic, for example through Halifax, the conferences can negotiate rail rates on a bulk basis and can provide a benefit to the Canadian importer by pooling his imports with others to take advantage of the overland internal low shipment rates. If the importer has to import merely to Halifax and then ship a single container or a single package overland, he will pay a higher rate than the conference could

[Interpretation]

régies qui ont droit de surveillance sur le transport en surface, il y a l'ICC et différents bureaux, la FMC qui régit l'industrie de l'expédition. Aucune de ces régies n'a encore de compétence d'ensemble, disons, pour l'autoriser certaines de ces agences sont en conflit l'une avec l'autre. L'une dit qu'elle peut le faire, et l'autre pas. Je crois qu'elles sont sur le point de résoudre ces difficultés; nous espérons que cela se présentera d'ici peu. Je ne sais pas si M. Campbell aurait quoi que ce soit à ajouter là-dessus?

M. Campbell: Monsieur le président, le Congrès américain est déjà saisi d'une telle disposition en vue de faciliter cet état de chose et de voir à ce que les différentes agences de régies puissent agir de concert.

Là, je pourrais ajouter que, dans l'ensemble, en Europe, les conférences n'ont pas de statut juridique donc, il n'y a aucune nécessité d'apporter un tel amendement. Il n'y a pas de statut régissant ces pratiques, dans la plupart des pays de l'Ouest de l'Europe.

M. Skoberg: C'est peut-être une autre des raisons pour laquelle il serait bon de songer à avoir une marine marchande canadienne pour pouvoir régler nos propres situations ici-même. Être maîtres chez-soi!

Voilà une autre question que je voudrais vous poser: la Conférence connaît le tarif au sol, que ce soit le camion ou l'avion. Quels problèmes avez-vous éprouvés jusque-là lorsqu'il s'est agi de donner un tarif à un client, soit de Londres à Winnipeg? Et, pourquoi voulez-vous que ces autres moyens de transport soient inclus dans le mandat de la conférence, lorsqu'il s'agit d'établir des tarifs?

M. McLaughlin: Il se peut que nous ayons l'impression que nous pourrions assurer un meilleur service, un service complet. Et, alors, nous permettons à nos exportateurs et à nos importateurs canadiens d'être dans une situation préférentielle et d'avoir recours à ces services au fur et à mesure où ils se répandent de par le monde. Nous n'essayons que de voir ce que nos clients, qui sont notre gagne-pain, soit les Canadiens, désirent obtenir. Nous essayons de les maintenir à l'avant plan de cette tendance se caractérise de plus en plus.

M. Claxton: La Conférence, en vertu du volume du trafic, par exemple, à Halifax, si on peut négocier un tarif ferroviaire suivant le plan ci-haut mentionné, et peut représenter un avantage à l'importateur canadien en mettant en commun ces importations avec celles d'autres compagnies, afin de bénéficier, disons, de ce pont continental, pour les expéditions en vrac, si l'importateur doit faire simplement l'importation à Halifax et envoyer

[Texte]

negotiate for bulk through shipments. And this would benefit the Canadian importer.

Mr. Skoberg: I will use as an example potash in Saskatchewan and with the amendment that we have before us, would you expect your conference vessels to be able to give a rate to the potash companies in the Prairies of Canada to Vancouver to ship to Japan?

Mr. Claxton: Yes, that is conceivable.

Mr. Skoberg: Inland to the coast either way.

Mr. McLaughlin: The appropriate conference should be able to do that in time.

Mr. Skoberg: Without reference to the other modes of transport in Canada, without reference to the railroads.

Mr. McLaughlin: They would employ the other modes of transport at the appropriate rates that they would file with the appropriate jurisdiction. They would buy the transportation from the inland mode of transport whichever happened to be the most economical and they would buy it at the legal rates.

Mr. Skoberg: And you would also then include yourself in pipeline transportation from anywhere in Canada to the ports, to go on your vessel?

Mr. Claxton: Are you referring to oil shipments?

Mr. Skoberg: An—potash, you name it, if it is there. It could be wheat...

Mr. Horner: Sulphur. It could be, it is coming.

Mr. Claxton: Yes, we should mention that generally bulk cargo traffic, tanker traffic, is not a conference activity. The bulk carriers generally operate outside the conferences.

Mr. Skoberg: But it would be quite easy to bring the bulk carriers within the conference...

Mr. Claxton: Certainly, yes.

Mr. Skoberg: ...if the desire were there and the need were there to, as you say, have a global concept of rate making and possibly fixing. I think this is a problem of the Committee here that we must concern ourselves

[Interprétation]

un simple «container» ou un seul colis à travers le continent, donc le taux sera plus élevé que le taux que la Conférence pourrait obtenir pour une expédition en plus grande quantité.

M. Skoberg: Prenons l'exemple du potasse en Saskatchewan. Avec l'amendement dont nous sommes saisis maintenant, est-ce que vous vous attendez à ce que la conférence donne aux compagnies de potasse un taux des Prairies du Canada, pour l'expédition de potasse de Vancouver au Japon?

M. Claxton: Oui.

M. Skoberg: Par voie terrestre d'une côte à l'autre.

M. McLaughlin: La Conférence pourrait le faire en temps et lieu.

M. Skoberg: Sans se référer aux autres modes de transport au Canada?

M. McLaughlin: On utiliserait les autres modes de transport aux taux voulus qu'ils déposent auprès des compétences qualifiées pour le faire. Ils essaieront le transport, pour le mode de transport au sol qui serait le plus économique et il l'établirait au taux légal courant.

M. Skoberg: Et, est-ce que vous vous affilierez aussi au transport par pipe-line, n'importe où au Canada pour les acheminer vers le port où se trouvent vos navires?

M. Claxton: Vous parlez des expéditions de pétrole?

M. Skoberg: De potasse ou autre. Ça peut être du blé.

M. Horner: Ça peut être du soufre.

M. Claxton: Oui. Nous devrions dire que dans l'ensemble, le trafic de cargo en vrac, de pétroliers, n'est pas une des activités de la conférence. Le transporteur en vrac, dans l'ensemble, ne fonctionne pas dans les cadres de la Conférence.

M. Skoberg: Mais, il serait facile de le faire et de les mettre dans la Conférence, si le besoin s'en faisait sentir.

M. Claxton: Oui.

M. Skoberg: Comme vous le dites, pour voir le concept global de l'établissement du tarif, et pour la fixation des tarifs. C'est là le problème du Comité. Nous devons nous préoccuper de cette question pour ce qui est des

[Text]

with in so far as the user is concerned, that we do not end up with a global concept of rate fixing. And this, you see, is the thing; maybe some of the questions are not fair because you were not warned that you would be asked these questions. But it think that it is something that we are all concerned about.

The Chairman: Mr. Skoberg, would you allow Mr. Campbell to make a comment on it?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Campbell: Mr. Skoberg, I think these definitions really have to be read all of a piece. The idea of the amendment, the definition of "tariff" is to ensure that the conference lines have the right to quote rates which will include an inland rate. It is also carefully designed so that it will not give them any control over that part of the rate that applies to the inland rate. It says:

...and includes any rules or regulations that determine the calculation of such rates or charges or prescribe terms or conditions for the transportation of goods by vessel;...

which is not by land. Moreover when you come to the definition of "patronage contract" you will find that the bill only permits the patronage contract be signed in respect of goods shipped by water. So that the patronage contract will not bind the shipper to that part of the shipment that is by land. He will be free, if he can make a better deal, to ship trainload of containers perhaps to the ship's site to do it.

Mr. Skoberg: Do you think there is a complete understanding between you and the conference people who are here today in regard to the interpretation of this amendment?

Mr. Campbell: I put that question to Mr. Claxton but I think there is a complete understanding, yes, sir.

Mr. Claxton: Yes, there is.

Mr. Skoberg: Could I possibly ask then whether or not the conference—and this is for my own information—has any missions throughout the world that you drum up business and trade emissaries and what not? Or how do you come about your business, in other words?

[Interpretation]

usagés: soit de ne pas avoir un concept global de fixation des prix. C'est la raison pour laquelle peut-être certaines des questions sont peut-être injustes qu'on ne vous a pas demandé de venir témoigner comme cela et vous le faites. Mais, voilà une question qui nous préoccupe tous.

Le président: Autorisez-vous M. Campbell à faire un commentaire là-dessus?

M. Skoberg: Oui.

M. Campbell: Monsieur Skoberg, je crois que ces définitions doivent être lues attentivement. Cet amendement à la définition des tarifs veut s'assurer que les compagnies de navigation de conférences, ont le droit de fixer un taux qui comprend un taux pour le transport au sol, sur le continent, pour qu'il n'ait pas le contrôle, pour ce qui est de l'établissement de ces taux pour ce transport au sol. Et on dit, et comprend les règlements qui déterminent de calculer tel taux au prix où prescrivent des modalités pour le transport de marchandises par bâtiments.

...comprend tous règlements qui déterminent le calcul de ces taux ou prescrivent des modalités ou conditions pour le transport de marchandises par navires...

De plus, lorsque vous en arrivez à la définition de «contrat de clientèle», vous voyez qu'on autorise ces contrats de clientèle que pour les marchandises expédiées par eau. Le contrat clientèle ne dit pas l'expéditeur. Pour ce qui est de cette expédition qui se fait par chemins de fer, il sera libre s'il peut obtenir un meilleur prix, de le faire lui-même.

M. Skoberg: C'est une entente entre les représentants de la Conférence, ici aujourd'hui, et vous-même, pour ce qui est de l'interprétation de cet amendement?

M. Campbell: Oui.

M. Claxton: Oui.

M. Skoberg: Est-ce que je pourrais demander alors pour ma propre gouverne, est-ce que la Conférence a des représentants de par le monde, pour obtenir des clients? Est-ce que vous avez des représentants commerciaux? Enfin, comment pouvez-vous trouver votre clientèle?

[Texte]

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: I am going to attempt to answer that, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Well, I thought that was a conference question.

Mr. Campbell: A conference is not a legal entity and there is nothing in this bill that says the Conference is a legal entity. The only legal entity is the shipping company itself, and so far as I know, in my experience of the Conference, only the individual lines do solicit cargo. In fact, this is the major means of competing with each other. I have never heard and cannot imagine that there could be Conference solicitation on behalf of the Conference.

Mr. Skoberg: What do you need a conference for?

The Chairman: Order please. Mr. McLaughlin.

Mr. McLaughlin: Further to Mr. Campbell's remarks, I would suggest that what he says is factual. Each of the lines goes out and sells its own service. We in the central office of the Conference organization do not go out and solicit cargo for any of the lines. We have to remain strictly neutral because they are so competitive.

We often hear of leads, but we cannot mention this to one line or the other. We have to be very strict and neutral about this thing, because they go after the cargo on their own and this is one of their sources of competition.

Mr. Benjamin: How many lines are members of your Conference?

Mr. McLaughlin: We have 10 that have voting rights. There are three individual lines in one case with one vote, but theoretically there are 10 lines.

Mr. Skoberg: I have one short question for Mr. Campbell. I suggested a while ago using potash as an analogy of what could be done. This business could be drummed up by the Conferences, and in view of that situation or in view of the fact—now you say they are not a legal entity and they cannot be brought into the scope of the Act. But in the event that they could solicit business, should they not come within the National Transportation Act if we are going to expand this and bring in amendments that permit the Conferences themselves to go into the inland of Canada.

You are getting away from the ocean vessel part and you are getting into land transporta-

[Interprétation]

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je croyais qu'ils avaient une conférence.

M. Campbell: Une conférence n'est pas une entité juridique. Il n'y a absolument rien dans ce bill qui dise qu'une conférence soit une entité juridique, la seule est la compagnie de navigation. Autant que je sache et suivant ma propre expérience ce n'est que les compagnies individuelles qui font de la sollicitation pour les cargaisons et c'est ainsi qu'elles se font la concurrence. Je n'ai jamais entendu dire et je ne saurais imaginer qu'il y ait des conférences qui puissent solliciter les clients au nom de la Conférence.

M. Skoberg: Pourquoi, une conférence?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur MacLaughlin.

M. McLaughlin: Il y a peu de confusion là. Chacune des compagnies offre ses propres services. Nous, au siège social de la Conférence, n'essayons pas de solliciter la clientèle. Nous devons demeurer tout à fait neutres parce qu'il y a une telle concurrence. Bien souvent nous entendons parler de certains contrats éventuels, mais on n'en parle ni à une compagnie ni à l'autre. Nous devons être tout à fait neutres parce qu'ils essaient eux-mêmes d'obtenir leurs propres clients et c'est là une source de la concurrence.

M. Benjamin: Combien y a-t-il de compagnies au sein de votre conférence?

M. McLaughlin: Il y en a dix en ce moment. Trois compagnies individuelles et une où il y a un navire mais il y a 10 compagnies. Sur le plan théorique nous sommes 10.

M. Skoberg: Une question très brève à M. Campbell. Lorsque, il y a un instant, j'ai proposé l'exemple de la potasse, disons, si cette situation, vous dites qu'elles ne sont pas une entité juridique et on ne peut les inclure dans les dispositions de la loi même si, disons, elles pouvaient solliciter une clientèle et si elles étaient visées par la Loi sur les transports, si nous donnons de l'expansion et apportons des amendements qui puissent autoriser aux conférences elles-mêmes d'aller à l'intérieur du continent canadien. Vous vous éloignez de l'aspect des bâtiments et vous vous engagez dans la voie du transport sur terre. Il n'y a rien dans cet amendement, vous

[Text]

tion. This is the thing that bothers me. I do not think it is spelled out in your amendments whatsoever that you are going to leave it there, "incidental to such transport by vessel". If those words are in there, following the word "transportation", I think it would then spell out very clearly that the Conference would have no jurisdiction in so far as soliciting other business is concerned.

I will bring this up before we finish because there might be other questions for the Conference people.

The Chairman: Mr. Bell.

Mr. Bell: I am going to resist the temptation to get into this Conference business. I would like to ask this one final question. I am not sure that the witnesses are the ones who can best answer it, but I think we have a responsibility, as well as what has been outlined in recent questions, to make certain that the bargaining position of the Canadian shipper is not lessened by this legislation.

I think we are all concerned with nationalism and the like, and we know that we do not own our own ships, and that is not very good for us at these Conferences. You have told us how the tramp vessels do make a difference from a competitive standpoint, and then you have also mentioned the loss to the United States of which you are aware, and how this is a consideration. However, are there any other pressures the legislation leaves out?

Mr. Henry talked in glowing terms about how they followed the 1965 report, but the recommendations as I recall made a quite definite note of the protection for shippers, and they were left out. We have been given the answer that they were left out because now there is this great Canadian Shippers' Council.

I admitted in questions this morning that the fact that the Shippers' Council has not appeared is some indication that they cannot be very concerned. They are not worried about the legislation.

Are there any other pressures on you as a Conference that would force you to be more considerate of the Canadian shipper, or Canadian nationalism, or Canada as such? I really think that this is the one big thing that would worry me, that if we passed legislation today, it is going to be detrimental to the best interests of Canada.

Mr. McLaughlin: May I attempt to answer that question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. McLaughlin.

[Interpretation]

allez le laisser tel quel, qu'il soit simplement «au transport maritime». Alors, on pourrait préciser bien clairement que la Conférence n'aurait aucune compétence pour ce qui est de solliciter d'autre clientèle.

Je vais soulever à nouveau la question avant que nous ne levions la séance.

Le président: Monsieur Bell.

M. Bell: J'allais résister à la tentation d'intervenir mais je voudrais simplement poser une dernière question. Je ne suis pas sûr que les témoins soient les mieux qualifiés pour y répondre mais je pense que nous avons une responsabilité et aussi à la suite de ce qui a été signalé par les dernières questions afin de nous assurer que la situation de négociations de l'expéditeur canadien ne soit pas amoindrie à la suite de cette législation.

Enfin, nous sommes préoccupés du nationalisme et ainsi de suite. Nous savons que nous ne sommes pas propriétaires de nos propres navires. Ce n'est pas tellement bon pour nous. Vous nous avez dit comment les cargos noirs ont une certaine concurrence et vous nous avez aussi parlé de cette fuite vers les États-Unis. Mais, est-ce qu'il y a d'autres pressions?

M. Henry a parlé de la façon dont ils ont suivi le rapport de 1965 mais les recommandations, si je me souviens bien, contenues dans ce rapport, parlaient de la protection pour les expéditeurs. Ils avaient été laissés de côté, on leur a dit qu'on l'avait fait ainsi parce qu'il y avait ce Conseil des expéditeurs. Je reconnais qu'à la suite des questions posées ce matin, que ce Conseil canadien des expéditeurs n'a pas comparu, enfin, cela indique qu'ils ne sont pas vraiment si occupés de cette législation.

Est-ce qu'il y a d'autres pressions qui s'exercent auprès de votre Conférence et qui vous forcent disons, à mieux tenir compte du sort de l'expéditeur canadien, le nationalisme au Canada et ainsi de suite? Mais, je crois que c'est là un aspect qui me préoccuperait. Est-ce que ce sera toujours dans le meilleur intérêt du Canada?

M. McLaughlin: Si on me permet, monsieur le président, d'essayer de répondre à cette question...

Le président: Monsieur McLaughlin.

[Texte]

Mr. McLaughlin: Mr. Bell, I cannot visualize in any way that the enactment of Bill C-184 into law would create the situation that you have in mind. I must mention the word competition. In our trade from Canada to the United Kingdom, roughly 80 per cent of the commodities that move are primary commodities or semifinished ones that move in volume. I believe I mentioned a little earlier this afternoon that we negotiate with regularity with the producers of these particular commodities. They are large bodies. They hold a tremendous amount of cargo in which we are interested.

There is a built-in balancer here, if I may use that phraseology, that if we were to set our rate structures too high, we would either penalize the industry with whom we are negotiating, because many of them are competing with other sources of supply, or we might be opening the door for more competition to come in and take the slack.

We have to strike a reasonable balance here between the industry with whom we are negotiating. They know what they can afford to pay. They know what they need to hold the market, and we know that we need their cargo to run our vessels and to substantiate the big investment that the member lines have made in this trade.

I think this is inherent. It is there continuously. It is there on a day-to-day basis.

Mr. Bell: That is all. I have one question on Section 3, but that is all for now. Thank you.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: I would like to make a remark about the Canadian Shippers' Council, Mr. Bell.

The Canadian Shippers' Council have publicly declared that they find the bill to their liking and that it is responsive to their representations. I am told the reason that they are not here today is partly that they have no complaint about the bill and no amendments or additions to suggest. Moreover, they did not know the date, and did not have an invitation. They did not know that there would be outside witnesses.

I have reason to believe that if they were invited, they could put a delegation together very quickly indeed. Their head office is in Montreal.

[Interprétation]

M. McLaughlin: Monsieur Bell, je ne saurais voir vraiment la mise en vigueur du Bill C-184 et son application qui puisse entraîner cette situation à laquelle vous songez maintenant. Je dois parler de concurrence ici, et si je vous disais qu'à partir du commerce que nous avons vers le Royaume-Uni, qu'environ 80 p. 100 des marchandises qui sont ainsi acheminées sont des produits semi-ouvrés ou du secteur primaire qui sont transportés en fort volume. Je crois plus tôt vous avoir parlé, cet après-midi, du fait que nous négocions assez souvent avec les producteurs de cette marchandise, de ces produits, de ces denrées. Ce sont de grands organismes qui détiennent beaucoup de cargaisons qui nous intéressent vraiment.

Il y a un équilibre interne ici, si on me permet cette expression, qui fait que si nous établissions des taux trop élevés nous pénaliserions l'industrie avec laquelle nous négocions parce qu'un bon nombre d'entre elles font la concurrence avec d'autres sources d'approvisionnements ou encore, de même, si les taux sont trop élevés, on ouvrirait peut-être la porte à une plus grande concurrence qui viendrait et prendrait le reste.

Donc, il nous faut établir un équilibre entre l'industrie avec laquelle nous négocions et ils savent très bien ce qu'ils peuvent se permettre de payer, ce dont ils ont besoin pour maintenir le marché et nous savons qu'il nous faut leurs cargaisons pour maintenir nos navires en service et pour permettre que les investissements importants que nous faisons dans notre commerce soient rentables.

Cela se fait sur une base quotidienne.

M. Bell: J'ai une question sur l'article 3, donc, j'ai terminé pour l'instant.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Je voudrais faire une observation à l'égard du Conseil canadien des expéditeurs.

Ce Conseil canadien des armateurs a déclaré en public qu'il trouve que ce bill est tout à fait...leur est acceptable, répond à leurs désirs. On me dit que la raison pour laquelle ils ne sont pas là aujourd'hui vient en partie de ce qu'ils n'ont pas de plainte à formuler, ils n'ont pas d'amendement ou d'autres dispositions à nous proposer. Ils ne savaient même pas qu'ils étaient invités et qu'il y aurait d'autres témoins venant de l'extérieur.

Et, j'ai motif à croire s'ils étaient invités ils pourraient assez rapidement rassembler quelques délégués. Le siège social est à Montréal.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question on the matter of the definition of tariffs and the discussion that has been going on about it. When you are talking about a package rate from origin to destination, even though it may include rail or truck or whatever else, as well as ocean traffic, what we are really talking about is an agreed charge that will consist of so much for ocean rate and so much for the land rate.

May I ask Mr. Henry...

The Chairman: Mr. Benjamin, we should finish with these three gentlemen, and then you could put your question. If you are through, we could bring back Mr. Henry to the chair.

Mr. Benjamin: May I take another tack for the moment on this business? Could a Conference, at the request of the 10 lines that are members, negotiate a land rate with a trucking firm or a railway or a pipe line that would in effect be an agreed charge and be part and parcel of the total package charge?

Mr. Claxton: Yes, subject to existing Canadian or provincial legislation concerning that trucker. He has a franchise to operate a given territory, and under most of our regulating legislation we can agree with a shipper on a fixed price and file this as a rate. It then becomes the rate for all truckers travelling that route. If the rate is too low, then another trucker can complain and say that this will put him out of business, and the provincial transport board will tell him to jack up his prices.

Mr. Benjamin: This would be...

Mr. Claxton: The conferences cannot circumvent the jurisdiction of the provincial transport board.

Mr. Benjamin: No, I realize that. The main point of my question was that a conference as such, on behalf of its member lines, could negotiate a package rate with rail and truck.

Mr. Claxton: Yes.

Mr. Benjamin: And those land rates would come under the jurisdiction of the Canadian

[Interpretation]

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour ce qui est de la définition des tarifs et de la discussion que nous avons eue à cet égard—ce dont nous parlons en réalité ici c'est d'un taux d'ensemble à partir du point de départ jusqu'au point de destination qui comprend le transport maritime, le camion, l'avion ou le chemin de fer—nous parlons d'un tarif sur lequel on s'est entendu qui comprend telle proportion pour le tarif atlantique et l'autre pour le tarif continental.

Permettez-moi alors de demander à M. Henry...

Le président: Si nous pouvions terminer avec les 3 autres mémoires, si vous avez terminé ces questions aux 3 témoins de la Conférence, nous pourrions rappeler M. Henry.

M. Benjamin: Alors, est-ce que je peux prendre une autre ligne de pensée ici? Est-ce que la Conférence pourrait demander aux 10 compagnies de navigation membres de votre Conférence pour négocier un taux avec une compagnie de camionnage ou de chemin de fer, un pipeline quel qu'il soit, qui serait un taux sur lequel il y aurait entente et qui ferait partie de ce taux global.

M. Claxton: Oui. Suivant les régies provinciales ou jutes, entre autre dans le domaine du camionnage. Le camionnage a une franchise pour un territoire donné. En vertu de la plupart de nos lois qui les régissent ils peuvent convenir avec un expéditeur quant à un prix donné et le déposer en tant que taux. Cela devient le taux pour tous les camionneurs qui assurent le service le long de cette route. Il est déposé en tant que taux, cela devient le taux pour tous les camionneurs qui assurent le service le long de cette route. Si le taux est trop bas, alors notre camionneur peut s'en plaindre et dire que cela fait qu'il doit se retirer des affaires. L'Office des transports dira, donc, augmentez vos prix, monsieur.

M. Benjamin: Ce serait...

M. Claxton: Les Conférences ne peuvent pas contourner la juridiction des commissions de transport provinciales.

M. Benjamin: Je m'en rends bien compte. Moi, je veux savoir si une conférence au nom des lignes maritimes qu'il y a en ce moment peut négocier un global d'ensemble pour le transport sur terre avec les entreprises de camionnage et de chemin de fer?

M. Claxton: Oui.

M. Benjamin: Est-ce que cela relèverait à ce moment-là de la Commission des trans-

[Texte]

Transport Commission. There is no argument on that score. But in effect it would be an agreed charge. It would be arrived at with one company, be it rail or truck, and it would be interprovincial. Therefore it would come under the Canadian Transport Commission.

Mr. Claxton: That is correct.

Mr. Benjamin: Therefore, it is not necessarily true that the individual lines compete for rates in a situation such as this. You have agreed that the Conference could, on behalf of its member lines, negotiate a package rate.

Mr. Claxton: The Conference is merely an association supported by the lines. It has not been the activity of conferences to do any such negotiation. Theoretically it could.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: J'aimerais à revenir à la question que je posais précédemment en anglais au sujet de l'article 106 de la Loi de l'impôt sur le revenu que M. Campbell connaît probablement et qui se lit comme il suit:

Toute personne non résidente doit payer un impôt sur le revenu de quinze pour cent sur tout montant qu'une personne résidant au Canada lui paie ou crédite, ou est censée en vertu de la Partie I lui payer ou créditer à titre, à compte ou au lieu de paiement ou en acquittement... du loyer, de la redevance ou d'un semblable paiement, y compris, mais sans restreindre la généralité de ce qui précède, tout semblable paiement...

A cause du manque de personnel de la marine marchande canadienne, les compagnies canadiennes doivent affréter des navires étrangers. En principe, le loyer versé au propriétaire d'un navire étranger tombe sous le coup de l'article 106... et le propriétaire étranger devrait verser un impôt de 15 p. 100 sur le montant brut du loyer.

En pratique toutefois les propriétaires de navires étrangers se refusent à payer cet impôt et insistent pour que les affrêteurs canadiens leur versent le montant intégral du loyer convenu.

On sait que le gouvernement canadien ne peut guère forcer ces non-résidents à payer cet impôt et c'est pourquoi les affrêteurs canadiens sont enjointes de le payer. Si ce 15 p. 100 ne figurait pas dans la loi, cela ne diminuerait-il pas le coût des navires de transport.

Le président: Monsieur Campbell.

[Interprétation]

ports? C'est un tarif auquel on arrive à la suite de discussion avec une compagnie, cela relèverait donc de la Commission des transports.

M. Benjamin: Il n'est donc pas juste de dire que les lignes individuelles sont concurrentes quant au taux, la conférence au nom de ses membres pourrait négocier un prix global.

M. Claxton: La Conférence est une association formée par les différentes lignes, la Conférence ne peut pas faire cela sans consulter les différentes lignes qui la forment, même si théoriquement elle le pouvait.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: I would like to come back with a question I have put in English. According to the Clause 206 of the Income Tax Act, possibly Mr. Campbell knows about it which reads as follows:

Any person not residing in this place must pay a tax of 15 per cent on any amount, a person living in Canada pays to him or credits to him or according to Part 1 should credit or in case of a payment or in payment of a rental of the due or another payment but without straining the generality of what precedes any such payment...

Because of the shortage of personnel in the Canadian Merchant marine we must charter foreign ships. In principle the rental pay to the owner of the foreign ship is under the Clause 206 and a foreign owner should pay a tax of 15 per cent on this rental and we must underline that this tax is for the gross rental fee but the owner refused to pay the tax and insist so that those who charter the ship in Canada pay for the whole amount of the rent and the location.

The Canadian Government cannot really force those non-residents to pay the tax and then we demand that they pay this tax so that 15 per cent was not included in the law then would it not decrease the cost for transport ships.

The Chairman: Mr. Campbell.

[Text]

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I have some familiarity with that part of the Act. I must say that in my career I have found tax matters to be extraordinarily difficult, and perhaps at no time more than in April of each year. However, I can say from my own experience that this tax is not applied.

I suspect this is due to a series of reciprocal agreements with other countries, but perhaps Mr. Leavey could comment to some degree on this.

Mr. J. J. Leavey (Executive Director and Legal Adviser, Water Transport Committee): Mr. Chairman, I do not believe, if I may correct you, Mr. Campbell, that the reciprocal agreements refer to charter arrangements. They refer to the taxation of profits made from shipping, and there are a number of them with a number of countries.

I would hesitate to try to recite them now. The withholding tax falls within the general category of payments made by Canadians to foreign—it is not restricted only to shipping.

Mr. Portelance: According to this, it would have to be paid by the outsider, but they always refuse to pay it, and it is left to the Canadian users to pay that tax. This is where it makes a 15 per cent difference, and apparently it does not exist in any other country but Canada.

Mr. Claxton: Mr. Chairman, may I comment on that? Just from my general experience and practice, it is entirely possible that the ship owner who charters his ship to a Canadian company may raise his prices by 15 per cent, knowing that the charter fees to be paid will be subject to a Canadian 15 per cent withholding tax. However, this is not different from the foreign lender who lends money in Canada and expects interest to be paid without deduction. He will discount the loan for an amount sufficient to assure that he picks up the 15 per cent.

This is true of a great many transactions, not only in shipping, as long as Canada has a general 15 per cent withholding tax on remissions abroad. Particularly in countries where there are no treaty arrangements, the foreign party may raise his price by 15 per cent. I do not think shipping is alone here.

Mr. Portelance: Yet if that 15 per cent would not be there, it would give us a better chance to compete with the American ports.

Mr. Claxton: Perhaps.

The Chairman: I want to thank you three gentlemen, Mr. McLaughlin, Mr. Gordon and

[Interpretation]

M. Campbell: Monsieur le président, je connais quelque peu cet article de la loi, dans ma carrière, je me suis aperçu que les questions d'impôt étaient difficiles, surtout en avril de chaque année. Je peux simplement dire que d'après mon expérience que cet impôt n'est pas appliqué.

Je suppose qu'il y a des ententes réciproques qui permettent d'en arriver à cela avec les autres pays, mais peut-être que quelqu'un d'autre pourrait faire des commentaires à ce sujet.

M. L. J. Leavey (directeur exécutif et conseiller juridique, comité des transports par eau, Commission canadienne des transports): Il s'agit d'ententes en général portant sur les profits et découlant de la navigation. Il y a des ententes signées avec un certain nombre de pays.

Je n'ose pas en donner la liste. On ne fait pas payer les impôts généraux, ainsi en vertu de cela, aux non-résidents même ne sont pas restreints à la navigation maritime.

M. Portelance: Il faudrait que cela soit payé par les non-résidents, mais ils refusent toujours de le faire, et c'est l'utilisateur canadien qui doit s'acquitter de cet impôt. Voilà pourquoi il existe une différence de 15 p. 100; cela semble-t-il n'existe ailleurs qu'au Canada.

M. Claxton: D'après mon expérience, il est entièrement possible que les affrêteurs augmentent les prix pour louer un navire canadien, celui qui affrète un navire pour une compagnie canadienne peut bien accroître son coût de 15 p. 100 sachant qu'il aura à s'acquitter de cet impôt canadien. Cela n'est pas différent de ce qui se passe dans le cas des prêteurs étrangers qui font des prêts au Canada et qui espèrent que l'intérêt sera payé sans déduction. Il fera en sorte de récupérer le 15 p. 100. Cela est vrai dans d'autres transactions; tant que le Canada a un impôt de base de 15 p. 100 sur les gains des non-résidents dans les pays où il n'y a pas d'entente, on peut résister à payer ce 15 p. 100, mais je ne crois pas que ce soit la navigation maritime qui soit seule en cause.

M. Portelance: Si ce 15 p. 100 n'était pas là nous pourrions mieux concurrencer les ports américains.

M. Claxton: Ce n'est pas impossible.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions, je vais remercier M. McLaughton,

[Texte]

Mr. Claxton, for your attendance. Thank you very much.

Mr. McLaughlin: I hope we have been of some help to your Committee.

The Chairman: Thank you very much.

Now, gentlemen, I think we should take a step ahead, and at this time I think we could introduce the amendment on Clause 2. I would ask Mr. Campbell to read it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, are we going to have Mr. Henry back?

The Chairman: Mr. Henry is back with us.

Mr. Benjamin: Can we get him into a question even though we are on the clause?

The Chairman: Yes, on the clause-by-clause consideration.

Would you read the amendment, Mr. Campbell, on Clause 2?

Mr. Campbell: Yes. This is an amendment to paragraph (g) of Clause 2. It is proposed to change the wording to read:

(g) "tariff" means a tariff of rates and charges established by a shipping conference for the transportation of goods by vessel or by vessel and by any other means of transportation, and includes any rules or regulations that determine the calculation of such rates or charges or prescribe terms or conditions for the transportation of goods by vessel; and...

The Chairman: Are there any questions, gentlemen? Mr. Horner.

Mr. Horner: I have one under Clause 4.

The Chairman: We will come back to Clause 4. Are there any questions on Clause 2?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we are dealing with the amendment on Clause 2. May I ask Mr. Henry a question on this business of tariffs?

I will lead up to what I want to find out with my first question. Can Mr. Henry tell us if agreed charges that railways or trucking companies in Canada may have are exempt from any examination by the Restrictive Trade Practices Commission?

Mr. Henry: Yes, Mr. Chairman. Under the bill with this definition it would be open to the Conferences to make a through rate for water and rail to a point inland and put that up as a package. This would be permitted to them under this definition.

[Interprétation]

M. Gordon et M. Claxton. Pour les réponses, je vous remercie beaucoup.

M. McLaughlin: Je vous remercie.

Le président: Merci. Alors, messieurs, nous allons aller plus loin. Je crois que nous pourrions présenter l'amendement prévu à l'article 2. Je vais demander à M. Campbell de lire l'article 2.

M. Benjamin: M. Henry reviendra-t-il?

Le président: M. Henry est ici.

M. Benjamin: Peut-on lui poser une question?

Le président: Nous pourrions poser des questions aux témoins, article par article.

Voulez-vous lire l'amendement, monsieur Campbell.

M. Campbell: Il s'agit d'un amendement à l'alinéa g) de l'article 2; on veut que:

g) «tarif» désigne un tarif des taux et prix établi par une conférence maritime pour le transport de marchandises soit par bâtiment, soit par bâtiment et tout autre moyen de transport, et comprend les règles ou règlements qui déterminent le calcul de tels taux ou prix ou prescrivent des modalités pour le transport de marchandises par bâtiment; et»

Le président: Y a-t-il des questions?

M. Horner: J'avais une question à poser sur l'article 4.

Le président: On y reviendra plus tard. Y a-t-il des questions sur l'article 2?

M. Benjamin: Je vois qu'on étudie l'amendement à l'article 2. J'aurais une question à poser à M. Henry.

M. Henry peut-il me dire sur les prix établis par les camionneurs ou les sociétés de chemin de fer sont exempts des enquêtes de la commission des pratiques restrictives.

M. Henry: En vertu du bill, avec cette définition, la conférence pourrait faire établir un taux véritable pour le transport par eau et par chemin de fer. Tout cela serait une offre globale, cela leur serait permis en vertu de cette définition.

[Text]

Mr. Benjamin: And it is an agreed charge?

Mr. Henry: Among the conference members, yes.

Mr. Benjamin: Since it is an agreed charge, would the rail or the truck or the land portion of the rate be subject to examination by the Canadian Transport Commission nor by the Restrictive Trade Practices Commission?

Mr. Henry: Not by the Restrictive Trade Practices Commission or the Combines Branch but I think it would be subject to control, however it may operate, by the Canadian Transport Commission.

Mr. Benjamin: Are agreed charges, which usually are lower charges, exempt from examination by your Commission? I mean Canadian internal agreed charges. Are they exempt?

Mr. Henry: Yes, sir, they are because in normal cases—I take it Mr. Benjamin's question is a general one—in a normal case where an industry, no matter what it is, is subject to regulation by an agency such as the Canadian Transport Commission, the marketing board in a province, the Air Transport Board, any of these agencies which regulate to that extent according to the view of the courts, that operation is taken out from under the Combines Investigation Act.

Mr. Benjamin: I see. So it would be entirely up to the CTC then on the land portion of these rates whether or not they would examine these and hold the land transporter accountable?

Mr. Henry: Yes, I assume that the land portion of the haul would have to be subject to that tariff, that rate being filed with the Commission. If Mr. Campbell agrees that is right, this is within his jurisdiction.

Mr. Campbell: Yes, sir, that is right. In fact, I could add that at least in one instance this has already been done.

Mr. Benjamin: In light of some of the answers that the gentlemen from the conference gave us earlier, they said it was entirely possible for a conference as such on behalf of its member lines to negotiate an agreed charge. Does this not fly in the face of what is alleged to be an improvement in competition in the ocean shipping to and from Canadian ports?

Mr. Campbell: I think the word used by the witness from the conference was theoretically possible, but no, I do not see it as going in the

[Interpretation]

Mr. Benjamin: Il s'agit d'un prix établi pour les membres de la Conférence.

Mr. Henry: Oui.

Mr. Benjamin: Puisqu'il s'agit d'un prix établi, est-ce que le transport par terre pourra faire l'objet d'une enquête par la Commission des transports ou la Commission des pratiques restrictives du commerce?

Mr. Henry: Cela sera soumis au contrôle de la Commission des transports du Canada, mais non pas à celui de la Commission des pratiques restrictives du commerce.

Mr. Benjamin: Les tarifs internes canadiens relèvent-ils de la Commission?

Mr. Henry: Oui. En général, dans un cas normal, je crois que votre question a une portée générale, l'industrie est soumise aux règlements d'un organisme comme la Commission des Transports du Canada ou un Office de commercialisation d'une province ou le Conseil du transport aérien ou un autre organisme régulateur.

Mr. Benjamin: A ce moment-là, c'est la Commission des transports qui s'occupe de la section du transport par terre.

Mr. Henry: Oui. Je présume que la portion du transport sur terre sera soumise au tarif qui est présente à la Commission. Si M. Campbell est d'accord, cela relève de sa compétence.

Mr. Campbell: Je pourrais ajouter que cela s'est fait au moins en un cas.

Mr. Benjamin: Les gens de la Conférence ont dit qu'il était possible qu'une conférence au nom de leurs membres puisse négocier au nom de leurs membres. Est-ce que cela ne vient pas nuire à ce que l'on aurait pu croire être une amélioration de la concurrence?

Mr. Campbell: Je crois que la réponse a été de la part des gens de la Conférence que cela était possible en théorie. Si la théorie était

[Texte]

face of the improvement of the competition. If this theory were implemented and the conference did negotiate a rate, presumably they would negotiate a lower rate than could be negotiated by the individual lines, which would be reflected in a lower rate to the receiver or the shipper.

Mr. Benjamin: If it were a higher one then their exemption from your examinations would be out the window?

Mr. Henry: Yes. Mr. Chairman, the answer to Mr. Benjamin's question which I fully understand is that a shipping conference by its very nature is anti-competitive on rates at least. We have been told that they are in competition in other areas and I personally, from my observation of competition operating in many industries, am sceptical about the idea that competition outside of price competition is as effective as the industry people in all industries would say it is, and every industry that I have had any contact with on any occasion has averred that the state of competition is practically destructive within the industry. I would like to make it very plain that by permitting the conference to operate in this way there is no question about it that we are sacrificing rate competition but it is on the basis which has been recommended by the Restrictive Trade Practices Commission, on the basis of a public inquiry in which all persons in the country were at liberty to come forward and state their point of view. They have said that in this particular operation and aspect of the transportation industry, most of which is subject to direct regulation in one form or another through the boards and commissions, in this particular industry, the shipping industry, which is not subject to any direct regulations, competition of this kind, of an all-out kind, would not be in the public interest, and this is what the Commission has said.

What this Bill does is to give some effect to that, at the same time attempting as the Commission recommended in a certain way to allow a greater amount of competition to develop against the conferences than now exists from the independent shipping lines. At the moment because of the rigidity of the conference structure and the arrangements made between shippers and the conference lines, there is a very great inhibition for competition coming from outside and that is one of the things which gave rise to our inquiry, but I would not like to suggest that we now are going to have a completely all-out competitive situation because that would not be correct. We do not have that either in the case of trucking, rail and air, and all these

[Interprétation]

mise en pratique et si la Conférence négociait un taux, ils tenteraient de négocier un taux moins élevé que le taux qui pourrait être offert à chacun des expéditeurs en particulier.

M. Benjamin: Si le tarif est plus élevé, votre exemption ne tient plus.

M. Henry: Oui. La réponse à la question de M. Benjamin, si je comprends bien, c'est qu'une Conférence maritime de par sa nature veut éliminer la concurrence quant aux taux. On nous a dit qu'il y a concurrence dans d'autres domaines, mais d'après moi et d'après mon expérience de la concurrence dans d'autres industries, je ne vois pas quelle autre concurrence il peut y avoir à part la concurrence des prix. Dans toutes les industries dans lesquelles j'ai des renseignements la compétition ou la concurrence sont destructrices. En permettant cela à notre conférence, on sacrifie la concurrence sur les taux, mais c'est fondé sur la recommandation de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce d'après une enquête publique où chacun pourrait comparaître et émettre son opinion. Dans l'industrie du transport maritime qui n'est pas soumise aux règlements directs, la concurrence de ce genre ne serait pas dans l'intérêt du public et voilà ce qu'a dit la Commission sur les pratiques restrictives du commerce.

Ce que fait le présent bill, c'est de mettre en pratique la recommandation de la Commission tout en tentant comme la Commission l'a recommandé d'une certaine façon de permettre davantage la concurrence contre les conférences qu'il en existe de la part des armateurs indépendants. A cause de la rigidité de la Conférence, on accroît la Conférence contre la Conférence. Voilà une autre des causes de l'enquête. Je ne veux pas laisser entendre que nous aurons une situation extrêmement concurrentielle, cela ne serait pas juste. Nous ne l'avons pas plus dans le cas du camionnage, du transport par chemin de fer ou par air. Toutes ces questions étaient difficiles aujourd'hui, mais dans ces cas, vous avez un organisme de contrôle tandis qu'ici la

[Text]

matters have been mentioned today, but in those cases you do have a board which regulates them, but here we have a slightly different proposition because we do not have such a board. This is an attempt to allow the market forces that exist to develop in some way in a better way than they can do at the moment under present arrangements, and as I have said before, M.R. Chairman, if that does not appear to operate, does not appear to be effective in the public interest then in three years' time we will have to review it. We are bound to review it.

Mr. Benjamin: In effect the only board so to speak that there is under this legislation will be the Restrictive Trade Practices Commission. You will be the ones that will do the scrutinizing and watching.

Mr. Henry: That is right. It will be the Director of Investigation and Research because we have to initiate the inquiry under Clause 11 I think it is, and then that required inquiry would be brought before the Restrictive Trade Practices Commission if we followed out the normal procedure and we would then have another report of this kind which would tell the public how this is going on. And there is also, of course, the annual reporting requirement which is in the Bill which requires the Minister charged with the responsibility for this Bill to report activity under these arrangements.

Mr. Benjamin: Let us say assuming this Bill were to pass as amended, from there on, in addition to what the conferences and member lines of conferences are required to file with the Commission and the Commission's investigatory authority, will you be maintaining continuous contact and liaison with the nonconference lines, the so-called tramps? Will you have people at docks watching and seeing what happens?

Mr. Henry: Mr. Chairman, if I had the staff resources to do that I might be able to, but I do not think that is really feasible, but I think what we must do is look towards the end of the three-year period, and some time after this Bill has had an opportunity to work and we can see what is happening I think we must make some kind of review. Whether that should be a formal inquiry as authorized—and we would have the power to do that—or whether it should be more of a general research nature from information which I know will be readily available to us from the Department of Transport, from the Department of Industry, Trade and Commerce, and, of course, from shippers who are very willing

[Interpretation]

proposition est différente. Nous n'avons pas d'organismes régulateurs. Nous voulons laisser les forces du marché d'agir seules et d'agir mieux qu'en vertu des présentes dispositions. Si cela ne semble pas être efficace, et desservir l'intérêt du public, d'ici trois ans, nous modifierons la loi.

M. Benjamin: Le seul organisme qui aurait juridiction serait la Commission des pratiques restrictives du commerce.

M. Henry: Oui. Le directeur des enquêtes et des recherches parce que nous pouvons faire enquête je crois de l'article 11 et le rapport de l'enquête ait soumis à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce; et cela nous permettra de présenter un rapport semblable à celui qui a déjà été fait par la Commission qui indiquera au public quelle est la situation. Le ministre devra agir en conséquence.

M. Benjamin: Si le bill tel que modifié avait été adopté, en plus de ce que les compagnies membres des conférences veulent réaliser, continuerez-vous à conserver des liaisons avec les compagnies qui ne sont pas membres des conférences? Allez-vous avoir des observateurs sur les quais pour surveiller ce qui se passe?

M. Henry: Si j'avais le personnel pour le faire, c'est ce que je ferais. Je ne crois pas que cela soit possible. Ce que nous devons faire, c'est d'attendre à la fin de la période de 3 ans. Une fois que l'on aura laissé appliquer le bill pour voir s'il peut être utile et ensuite nous ferons une révision. Je ne sais pas s'il s'agira d'une enquête officielle, mais nous aurions les pouvoirs nécessaires pour le faire ou s'il s'agira surtout d'une enquête générale de recherche grâce à des documents dans le ministère des Transports, le ministère du Commerce et en disposant également de renseignements venant d'armateurs et d'expéditeurs. Bien compte tenu de tous ces renseignements, nous pourrions être en mesure

[Texte]

to tell us what is going on, we will have to make review. There is no question about that, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I think this is what is bothering certainly some members of the Committee—the competition and the watch-dog efforts that will be made by the Commission. I frankly have doubts that this side of the legislation is strong enough. Are you satisfied that you are going to have all the wherewithal over the next three years?

Mr. Henry: Mr. Chairman, I have all the power as Director that is necessary to undertake an inquiry. In fact, I have power to do this without having reason to believe that there is an offence because as I think Mr. Benjamin is aware, one of the limitations on the Director under the Combines Investigation Act starting an inquiry in the ordinary cases is that he must have reason to believe that there is an offence before he starts and that gives rise sometimes to misunderstandings as to how the machinery works, but under the provision in Clause 11, I do not have to have reason to believe anything at all. I can start an inquiry and use the formal powers given to me in the Act of seizing documents, calling witnesses and so forth, if I consider it is time to do that.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Are we on Clause 3 now?

The Chairman: No, we are still on Clause 2.

Mr. Horner: Well, put me down for Clause 3.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, just a further question along the lines of what has just been referred to by Mr. Benjamin, would you have the same right then to initiate under Clause 11, upon your own initiative, institute a hearing if you thought that the conferences were using a particular mode of traffic in jeopardy and in violation of really what you might call a free trade practice, once they get on to the land? Do you think you would have this right to do this?

Mr. Henry: Yes, indeed I do have that right, Mr. Chairman, under this Clause.

Mr. Skoberg: What appeal would those people, say the trucking industry or the rail, whether it be CN or CP, you name it, have

[Interprétation]

d'avoir une idée de la situation et de prendre une mesure en conséquence.

M. Benjamin: Les efforts de contrôle et de surveillance de la Commission ne seront pas suffisants d'après le bill. Croyez-vous que vous aurez les pouvoirs nécessaires pour faire un travail de surveillance au cours des trois prochaines années?

M. Henry: J'ai tous les pouvoirs en tant que directeur pour entreprendre une enquête. J'ai le droit de le faire même si je ne crois pas qu'il y a là une infraction parce que M. Benjamin doit savoir que l'une des limites pour faire une enquête ordinairement, c'est de croire qu'il y a une infraction et cela permet les incompréhensions quant à la façon dont le rouet fonctionne. Mais en vertu de l'article 11, je n'ai même pas besoin de croire qu'il y a une infraction. Je peux de ma propre initiative demander des renseignements, des documents et faire comparaître des témoins, si je juge à propos de le faire.

M. Benjamin: Merci, j'ai terminé.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Sommes-nous enfin à l'article 3?

Le président: Non, nous sommes toujours à l'article 2.

M. Horner: Je voudrais que l'on m'inscrive pour poser des questions au sujet de l'article 3.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je voudrais suivre la ligne de pensée de M. Benjamin. Pourriez-vous en vertu de l'article 11, pourriez-vous tenir une enquête ou une audience si vous croyez que les conférences utilisaient des moyens qui nuisent au commerce qui seraient des pratiques restrictives au commerce sur terre? Avez-vous le droit de le faire?

M. Henry: Oui, en effet nous avons ce droit, monsieur le président, au terme de cet article.

M. Skoberg: Quel recours auraient les organisations de transport par camion ou par rail telle que le Canadien National ou le Canadien

[Text]

under this if they had reason to believe that they were being done out of business that they would have been able to obtain if this Bill were not in effect?

Mr. Henry: Mr. Chairman, I was not quite sure that I understood that. Another transportation firm?

Mr. Skoberg: Yes, land transportation.

Mr. Henry: Ah, yes. If we are talking only about land transportation, then that is a different matter because in allocating contracts between firms—presumably this is done on the basis of some form of bidding procedure, and the unsuccessful bidders are naturally disappointed—if this is an ordinary bargaining process, I do not think this would be a question that I would feel obliged to look into as long as the bargaining were carried out properly.

Mr. Skoberg: But I understand that the conference acting on behalf of the people in the industry could set up a direct route from London through to Winnipeg. This is what I am getting at. What recourse would those people have in the other transportation—land transportation now—if they thought they were being done in by a conference using one specific mode of transportation only? Where could they appeal to within this three-year time?

Mr. Henry: They could, of course, bring the matter to me. That has been done quite recently in a particular case that I have in mind where something like that occurred. This becomes a question really of the exercise of the market power by what I might call the monopolistic enterprises. A shipping conference, of course, is not only monopolistic but is really collusive. The only question, I think, that I could look at there is whether they were abusing the power that they have in eliminating from its contracts some, perhaps, smaller trucking line.

What I would be looking for really, Mr. Chairman, in a situation like that, obviously is an attempt to find out if the conference itself, by its mode of operation, by its decision-making power, which may be made outside Canada or inside Canada, I do not know, is preventing or lessening competition in the transport of any goods or injuring trade and commerce in relation to any goods. That is what I would be looking for. As long as there was a proper opportunity for bidding to take place, there could be no question about that.

On the other hand, most enterprises are quite at liberty to go to one carrier and say, "I would like to see if I can make a deal with

[Interpretation]

Pacifique si elles avaient des raisons de croire qu'à cause de l'adoption de la loi elles perdront leurs entreprises.

M. Henry: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de bien comprendre cette question. S'agit-il d'une autre compagnie de transport?

M. Skoberg: Oui, le transport terrestre.

M. Henry: Oui, si nous ne parlons que du transport terrestre c'est une différente question car les contrats sont alloués à différentes compagnies et probablement à la suite d'une adjudication, et par conséquent si elle se fait selon les règles, les perdants sont déçus.

M. Skoberg: Je crois que la conférence qui agit pour le compte de ces firmes pourrait établir un itinéraire direct de London à Winnipeg. Quels recours alors auraient les firmes qui s'occupent du transport terrestre si elles se rendaient compte qu'elles sont lésées par une conférence utilisant une seule forme de transport? A qui pourraient-elles avoir recours pendant cette période de trois ans?

M. Henry: Elles pourrait évidemment me faire part de l'affaire. Cela c'est fait très récemment dans un cas particulier qui ressemblait fort au cas que vous citez. En fait les entreprises qui exercent un monopole font également usage du pouvoir du marché. Une conférence maritime n'exerce pas seulement un monopole; on pourrait dire également qu'elle conclut des arrangements collusoires. La seule question que je pourrais examiner est celle de savoir si elles font abus de ce pouvoir en éliminant les plus petites compagnies de camionnage.

Ce qu'il faudrait essayer de déterminer, monsieur le président, c'est de savoir si la conférence, de par son mode d'exploitation et son pouvoir de décision à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, empêche ou diminue la concurrence dans le transport des marchandises ou porte atteinte au commerce de celles-ci. On ne peut faire aucune enquête quand l'adjudication est faite selon les règles.

D'un autre côté, les entreprises peuvent très bien s'adresser à un transporteur et essayer de conclure un contrat avantageux. Le trans-

[Texte]

you. Let us see what the best terms are". The terms that are arranged there, presumably, are made by the carrier who is looking over his shoulder at his competitor trying to guess what terms he might offer if he were approached. One assumes that if those circumstances exist, this is a proper competitive process. If it were not done on that basis, I, of course, would feel that I would have some business to look at it.

Mr. Skoberg: This is what bothers me so much.

Mr. Henry: That's just for the awarding of the contract and as long as the process of bargaining and awarding the contract were not under the jurisdiction of one of the regulatory agencies that I mentioned, because if that were done—and I am not aware of any situations just like that—of course it would take it out of the Combines Act.

Mr. Skoberg: This is the only thing that bothers me, Mr. Chairman, on this is this package deal bit where the conference will, in effect, get a rate from—once you get off the ocean and on to the land as well. This is what I am wondering at.

The Chairman: May I have a mover for the amendment?

Mr. Rock: I so move.

Mr. Smith (St. Jean): I second the motion.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the amendment. I must confess—and as I said this morning, I am a layman on this—that the wording confuses me. Is the intent of the amendment to make it perfectly clear that the rate-setting, publishing of tariffs by conferences, will apply only to ocean rates?

• 1725

Mr. Campbell: Yes, they will have the right to quote rates from inland to inland. The clause is so constructed...

Mr. Benjamin: Yes, but they can quote rates that they may have arranged inland.

Mr. Campbell: They amongst themselves can arrange ocean rates but the land, if you like, is a simple piece of arithmetic that is added to that. There is nothing in this amendment that in any way diminishes the authority of the Railway Act or the National Transportation Act or any other Act that regulates Canadian transport.

Mr. Benjamin: Would it not be more proper then to say in the amendment that the land

[Interprétation]

porteur, pour sa part, suppose quels seraient les termes de son concurrent. Une telle opération est normale dans les affaires. Il s'agit de concurrence. Cependant si les choses ne se passaient pas ainsi, je devrais examiner la situation.

M. Skoberg: C'est cela qui m'inquiète.

M. Henry: C'est seulement pour l'adjudication. Il faut que cela se fasse par une des agences dont j'ai parlé car ainsi—et je ne connais rien de semblable—la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne s'appliquerait pas.

M. Skoberg: La seule chose qui me préoccupe c'est cette question des dispositions en vertu desquelles la conférence peut établir un tarif de transport par mer et par terre.

Le président: Qui voudrait proposer l'amendement?

M. Rock: Je le propose.

M. Smith (Saint-Jean): J'appuie la proposition.

M. Benjamin: Monsieur le président, je dois dire que bien que je ne sois pas un expert en la matière, je ne comprends pas le libellé de l'amendement. L'amendement stipule très clairement que l'établissement et la publication des taux par les conférences ne s'appliqueront qu'aux taux maritimes?

M. Campbell: Oui, elles auront le droit d'établir des tarifs «terre à terre». Telles sont les dispositions de l'article.

M. Benjamin: Oui, mais elles peuvent établir les tarifs pour lequel elles ont pris des dispositions sur la terre ferme.

M. Campbell: Elles peuvent établir des tarifs maritimes et le reste n'est qu'un simple calcul. Rien dans l'amendement ne vise à diminuer les pouvoirs de la Loi sur les chemins de fer ou de la Loi nationale sur les transports ni d'aucune autre loi régissant les transports au Canada.

M. Benjamin: Ne serait-il pas plus approprié de mentionner dans l'amendement que le

[Text]

portion of such rates shall be those as approved by the appropriate regulatory bodies in Canada?

Mr. Campbell: This was considered at great length and in careful detail. It was felt to be unnecessary because if the law is there, it is there—the Railway Act or the National Transportation Act or whatever it is.

Mr. Benjamin: You have heard the discussion as between ourselves and the conference members, and our discussions as between ourselves and Mr. Henry. It seems to me that it is possible—I do not say it would happen—for a conference to damn well arrange that land portion of the rates through collusive practice and publish the tariff, quote the rate, which covers land rates as well as ocean rates. It seems to me that, in the amendment, you do not well enough separate their authority for rate setting. Their authority applies only to ocean rates and I think you should be more clear in the amendment than you are: that they shall not have any authority to set inland rates.

Mr. Bell: The shipping conference itself can do no more than handle shipping itself.

Mr. Benjamin: I may be completely misunderstanding their amendment because of the way it is worded. It throws me. Every time I read it over, I understand it even less. Well, that is me, I guess.

Amendments agreed to.

Clause 2 as amended carried.

On Clause 3

Mr. Pringle: In connection with Clause 3, as explained by Mr. Howard from British Columbia and, as you know, I am also from British Columbia, we are concerned a bit about paragraph (i) where it says the contract may be terminated by either party at any time after 90 days. In view of the fact that we are dealing with so many perishable products which are shipped overseas—and I am referring to fruit—during a specific season where a month or two makes a great deal of difference in their ability to negotiate a contract, I would like, if I may, at this time, to present this amendment.

I move that page 2, line 35, Clause 3 (1) (b) (i) be amended to delete "ninety" and substitute "sixty".

Mr. Horner: Sixty? That does not help the cause at all.

Mr. Pringle: 90 days, down to 60 days. This was suggested by the Fruit Growers of British Columbia and...

[Interpretation]

transport par voie terrestre de ces tarifs doit être approuvé par les organismes appropriés de régie?

M. Campbell: On a étudié cette question en détail. On a estimé que cela n'était pas nécessaire car on peut toujours se baser sur la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports.

M. Benjamin: Vous avez entendu les discussions que nous avons eues avec les membres de la conférence de même qu'avec M. Henry. Sans l'affirmer, une conférence pourrait s'arranger pour établir le tarif de transport terrestre à la suite d'arrangements collusoires et publier le tarif pour le transport terrestre ainsi que le transport maritime. Il me semble que dans l'amendement nous n'établissons pas une différence suffisante dans leurs pouvoirs d'établir des tarifs. Elles ne devraient pas avoir le pouvoir d'établir des tarifs pour le transport terrestre.

M. Bell: La conférence maritime ne peut rien faire d'autre que de s'occuper de l'expédition.

M. Benjamin: Il se peut que je ne comprenne pas du tout leur amendement étant donné son libellé. Chaque fois que je le relis, je comprends encore moins. Je suppose que ce n'est pas de leur faute.

L'amendement est adopté.

L'article 2 est adopté tel que modifié.

A l'article 3.

M. Pringle: Je m'inquiète un peu en ce qui concerne l'alinéa (i) de l'article 3, comme M. Howard, qui est de Colombie-Britannique également. L'alinéa (i) de l'article 3 prévoit qu'il peut-être mis fin au contrat par l'une des parties à l'expiration des 90 jours. Étant donné qu'il s'agit ici de produits souvent périssables qui sont envoyés outre-mer, je pense surtout aux fruits pour lesquels une différence d'un mois ou deux est énorme dans la négociation d'un contrat. J'aimerais présenter l'amendement suivant:

Je propose que l'article 3(b)(i), ligne 39, page 2, soit modifié en rayant «90» et en y substituant «60».

M. Horner: Soixante, cela ne règle pas du tout la question.

M. Pringle: Cette réduction a été proposé par les producteurs de fruits de Colombie-Britannique et...

[Texte]

The Chairman: Mr. Campbell, would you like to comment on that?

Mr. Campbell: Yes, Mr. Chairman, thank you. I do not understand your reasoning.

Mr. Pringle: Could I explain a little further, then, if I may? Let us take apples. They establish a contract. They find out when they begin to ship that the contract is not satisfactory—that there are reasons that they would like to change their contract, cancel their contract, make a contract with another. Now, 90 days is too long for them to wait. They are stuck with their crop; they have to ship whether they want to or not. They think 30 days is not fair to the conference but they would like to change it from 90 days to 60 days so as to give them that little extra time by virtue of the type of business in which they are operating.

• 1730

Mr. Bell: Even though it works both ways, they still want that?

Mr. Pringle: Even though it works both ways.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Pringle this. In the case of a fruit crop that has to move even quicker than apples because of the short period of production and delivery of the crop, is even 60 days not a little too long? I am thinking of peaches and this sort of thing.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, this was thoroughly discussed by the fruit growers, and may have been discussed with the shipping representatives. It was felt that 30 days would be too short and 90 days too long, and they requested that this amendment be placed before the Committee at this time.

The Chairman: Mr. Campbell?

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

When a number of days like this is selected, it is bound to have some sort of arbitrary look about it, no matter what number of days you select. It is the case that, until recently at least, some of the conferences had a much more onerous restriction. It, in fact, was that 90 days' notice had to be given at the end of the year only, at December 31, so a shipper could indeed be bound for up to 15 months. So from 15 months down to 3 months is a very considerable reduction.

Another argument is, as has been mentioned, that it should apply to either party. If

[Interprétation]

Le président: Monsieur Campbell, voulez-vous donner vos commentaires là-dessus?

M. Campbell: Oui, monsieur le président. Je ne comprend pas votre raisonnement.

M. Pringle: Peut-être pourrais-je l'expliquer un peu plus si vous me le permettez. Prenez le cas des pommes par exemple. Supposons que des producteurs de pommes veulent, après avoir passé un contrat avec une compagnie de transport, annuler ce contrat et en conclure un autre avec une autre compagnie. Quatre-vingt-dix jours est une période excessive; il faut expédier la marchandise que cela convienne ou non. Trente jours ne suffit pas pour la conférence; les producteurs de pommes aimeraient changer ce délai de 90 à 60 jours pour qu'ils aient un peu plus de temps, étant donné la sorte de commerce qu'ils exploitent.

M. Bell: Bien que le contrat soit réciproque?

M. Pringle: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser la question suivante à M. Pringle. Dans le cas d'une récolte de fruits qui doivent être expédiés beaucoup plus rapidement que des pommes étant donné qu'elles sont beaucoup plus périssables, n'estimez-vous pas que 60 jours est encore trop long? Je pense aux pêches et aux fruits de ce genre.

M. Pringle: Monsieur le président, les producteurs de fruits ont discuté en détail de la question, ce qui a probablement été discuté avec les représentants des compagnies de transport maritime. Ils ont estimé que 30 jours étaient trop peu, 90 trop, et ils ont demandé que je présente cet amendement devant le Comité.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Je vous remercie, monsieur le président.

Le choix d'un nombre de jours est toujours arbitraire, quel qu'il soit. Jusqu'à très récemment, quelques-unes des conférences étaient assujetties à des restrictions beaucoup plus strictes. En fait, il fallait donner 90 jours de préavis à la fin de l'année seulement, soit le 31 décembre par conséquent un expéditeur était en fait parfois lié par contrat 15 mois à l'avance. Par conséquent, la réduction de 15 à 3 mois est fort considérable.

L'autre argument, qui a été d'ailleurs mentionné, est que ce contrat s'applique aux deux

[Text]

the shipper can terminate the contract in 60 days, so indeed could the conference. And the shipper might find himself suddenly left with having to pay 15 per cent more on his rates in mid-season. I think this might be particularly damaging to something like apples which are, of course, of a very highly seasonal nature.

Another argument is that the 90 days corresponds exactly with the provisions of the Shipping Act of 1916 of the United States, and it seems to me to be highly desirable, if not essential, that international legislation on details like this coincide or be compatible. It would seem to presage very considerable international difficulties if one end of a conference had a 60-day termination period, inward and outward, and the other, 90-day termination period. Which law then prevails? As I mentioned this morning, the matter of regulation of conferences is receiving international attention at a very accelerating rate especially in the context of the UNCTAD and it is possible to anticipate that there will be other bills. I find it extremely difficult to visualize how they would work if there were 60 days here and 90 days there are 120 somewhere else. I might just add—and this is not really an argument—that this Bill has been very carefully scrutinized by the Canadian Shippers' Council who have declared themselves as being in favour of it, including the 90 days. One of the members of the Canadian Shippers' Council is the Canadian Horticultural Association and one of the members of the Horticultural Association is the BC Tree Fruits Limited. The 90 days, I may add, has been in the recommendation of the Restrictive Trade Practices Commission since June, 1965.

I realize, Mr. Chairman, that no one of my arguments by itself is very convincing. But I must say I am rather frightened at the prospect of changing it because of the various complications I see including the international complications. Perhaps one of my colleagues might have some other observations.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, may I excuse myself for five minutes?

The Chairman: You had better stay here, Mr. Pringle, because this is your amendment.

Mr. Pringle: I have said my piece.

The Chairman: Mr. Bell?

Mr. Bell: I was just going to say that since Mr. Howard is not here and Mr. Pringle may be leaving for a few minutes, it might be that

[Interpretation]

partis. Si un expéditeur est capable d'exécuter le contrat en 60 jours, la conférence devrait pouvoir le faire également. L'expéditeur pourra peut-être se trouver obligé de payer 15 p. 100 de plus sur ses tarifs au milieu de la saison. Cela pourrait causer des dommages à des fruits comme les pommes qui sont des fruits de saison.

Un autre argument est que cette période de 90 jours correspond exactement aux dispositions de la Loi américaine de 1916 sur l'expédition et il me semble souhaitable sinon essentiel qu'une loi internationale soit unique sur des détails comme ceux-ci. Comme je l'ai dit ce matin, la question des règlements des conférences est étudiée à l'échelle internationale spécialement dans le contexte de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Je pourrais également ajouter que le présent projet de loi a été étudié avec énormément d'attention par le Conseil canadien des armateurs qui étaient en faveur de ce délai de 90 jours. Je pourrais également signaler qu'un des membres de ce Conseil est l'Association canadienne d'horticulture dont un des membres est le *B.C. Tree Fruits Limited*. J'ajouterais ensuite que ce délai de 90 jours fait partie des recommandations de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce depuis juin 1965.

Je me rends compte monsieur le président, qu'aucun de mes arguments en eux-mêmes ne sont très convaincants mais je dois dire, que je vois avec assez de frayeur tout changement car cela aboutirait à des complications sur le plan international. Peut-être un de mes collègues aurait-il d'autres observations à vous donner.

M. Pringle: Monsieur le président, pourrais-je être excusé pendant 5 minutes?

Le président: Je crois qu'il vaudrait mieux que vous restiez ici car il s'agit de votre amendement.

M. Pringle: J'ai dit ce que j'avais à dire.

Le président: Monsieur Bell?

M. Bell: Je dois dire que puisque M. Howard n'est pas ici, que M. Pringle va peut-être nous quitter dans quelques minutes, qu'il

[Texte]

they wish to consider the other side of the story that has been put forward. Then, if they still feel strongly, they could introduce it into the House at report stage and press the matter there. It is just a suggestion because you are going to be faced with not knowing what Mr. Howard wants done, even if we argued back and forth for a while.

Mr. Pringle: I would agree to that, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I throw out a couple of suggestions that might be helpful on this?

The Chairman: Just a minute, one at a time please. Are you withdrawing your amendment for the moment?

Mr. Pringle: I would like to confer with Mr. Howard before I press it further.

Mr. Bell: Stand it and bring it into the House later.

Mr. Pringle: I will stand it for now.

The Chairman: So we will stand Clause 3 for now.

Mr. Pringle: No, stand the amendment.

The Chairman: Stand the amendment? Mr. Pringle, I want to know what to do with your amendment.

Mr. Pringle: Can I, with your permission and that of the Committee, stand the amendment for 10 minutes, Mr. Chairman, while Mr. Horner gives his long dissertation?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Bell?

Mr. Bell: I am perfectly happy to everything, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: I was not going to comment on Mr. Pringle's amendment if it is standing but I do have a question under Clause 3. I would like to ask Mr. Campbell about Clause 3, subclause (1) (b) (ii). What is meant by dual shipping rates? Then, over on the other page, it says they cannot vary more than 15 per cent. What is exactly the meaning of this dual agreement that could be involved?

Mr. Campbell: This is an integral part of the loyalty arrangement or the patronage contract that a shipper gets with the conference.

[Interprétation]

se peut qu'il vaille la peine de reconsidérer la question. S'ils n'étaient pas décidés à changer d'opinion, ils pourraient réintroduire leur amendement lors du rapport en chambre. C'est simplement une suggestion que je fais car, vous ne pourrez savoir ce que M. Howard désire même si vous en discutez pendant longtemps.

M. Pringle: Je suis d'accord, monsieur le président.

M. Benjamin: Pourrais-je donner quelques suggestions qui pourraient être utiles?

Le président: Un instant, une seule suggestion à la fois s'il vous plaît. Retirez-vous votre amendement?

M. Pringle: J'aimerais discuter avec M. Howard auparavant.

M. Bell: Réservez votre amendement ou présentez-le par la suite à la Chambre si vous y tenez.

M. Pringle: Je le réserve pour le moment.

Le président: L'article 3 réservé pour le moment.

M. Pringle: Non, l'amendement est réservé.

Le président: Faut-il réserver l'amendement? Monsieur Pringle, j'aimerais savoir quoi faire de votre amendement.

M. Pringle: Pourrais-je, avec votre assentiment, monsieur le président, ainsi qu'avec l'assentiment du Comité, réserver mon amendement pendant dix minutes pendant que M. Horner fait sa longue déclaration?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Bell?

M. Bell: Je suis tout à fait d'accord, monsieur le président.

Le président: M. Horner?

M. Horner: Je ne voulais pas faire de commentaires au sujet de l'amendement de M. Pringle s'il est réservé mais j'ai une question au sujet de l'article 3. Je pourrais demander à M. Campbell au sujet de l'article 3 (1) (b) (ii), ce qu'on entend par un double régime de taux d'expédition. On dit un peu plus loin que le taux ne peut pas varier de plus de 4 p. 100.

M. Campbell: Cela fait partie intégrante de l'arrangement ou du contrat qu'un expéditeur signe avec la conférence.

[Text]

Mr. Horner: In other words, it is arranged.

Mr. Campbell: No, this is the consideration to the shipper. His contract will say that, in consideration of you signing this contract, and binding yourself to ship all goods or certain goods, or a certain percentage of your goods, with the conference, you will get a certain schedule of rates. Any rate in that schedule may be lower than the rate charged to non-contract signatories but no lower than 15 per cent of the contract rate.

Mr. Horner: Let me reverse that. Does it work in reverse, too? Does a conference member get a rate 15 per cent lower than a nonconference member?

Mr. Campbell: Not quite, it works out to about 13.1 or something. The spread is 15 per cent of the lower rate.

Mr. Horner: I see.

Mr. Campbell: But I think it perhaps should be said that this does not necessarily apply to every rate in the tariff. This is the maximum spread. It could be zero. In some cases, where conferences quote what they call open rates, it is in fact zero.

Mr. Horner: What you are saying in essence is that the shipper really benefits from a conference by about 15 per cent?

Mr. Campbell: He gets a discount, in consideration of his signing a patronage contract.

Mr. Horner: Yes, he gets a discount.

Mr. Campbell: That is correct.

Mr. Horner: Tell me, Mr. Campbell, these paragraphs (a), (b), (c), (d) (e) and (f), they are the ones which the Combines Investigation Act cannot interfere with, are they not? Am I right in interpreting subclause (1) in this way?

Mr. Campbell: That is correct. There are in the Bill, as I understand it, seven instances or seven things that a conference could do which would breach this Bill and therefore impose the application of the Combines Investigation Act. These seven things I am reading from the top down are, first of all, design a form of patronage contract that had more than 90 days termination; that would be number one. Number two, would be a patronage contract that had a binding system in it other than a dual rate system. Number three would be a spread of more than 15 per cent. Number four would be any sort of rebate, and the next

[Interpretation]

M. Horner: En d'autres mots, il s'agit d'un arrangement.

M. Campbell: Non. Il s'agit d'établir qu'é tant donné qu'un expéditeur se lie afin d'expédier certaines ou toutes les marchandises avec la conférence un certain taux sera établi. Tout taux de ce tarif peut-être inférieur au taux demandé sans contrat mais ne peut être inférieur à 15 p. 100 du taux contractuel.

M. Horner: Que l'inverse satisfierait également?

M. Campbell: Non, pas tout à fait. Il s'agit de 13.1 p. 100 environ. L'écart est de 15 p. 100 du plus bas taux.

M. Horner: Je vois.

M. Campbell: Je crois qu'il faudrait signaler que cela ne s'applique pas nécessairement à tous les taux du tarif. Il s'agit de l'écart maximal. Il pourrait être de zéro, ce qui se passe parfois quand les conférences établissent des taux qu'ils appellent ouverts.

M. Horner: Ce que vous dites en fait, revient à dire que tout expéditeur a un profit de 15 p. 100 quand il est affilié à une conférence?

M. Campbell: Il obtient une diminution du fait qu'il signe un contrat.

M. Horner: Oui.

M. Campbell: C'est exact.

M. Horner: Pouvez-vous me dire, monsieur Campbell si les alinéas a, b, c, d, e, i, f, n'étaient pas contenus dans l'ancienne loi?

M. Campbell: C'est exact. Il y a dans le projet de loi 7 interdictions pour une conférence qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent conduire à l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Ces sept points sont dans l'ordre: Conclure un contrat de clientèle qui a plus de 90 jours. Le deuxième point serait conclure un contrat de clientèle autre qu'au double-taux. Troisièmement, un écart de plus de 15 p. 100. Quatrièmement, tout escompte et enfin, les trois suivants seraient les alinéas a), b) et c) de l'article 4.

[Texte]

three totalling seven, would be (a), (b) and (c) of Clause 4. Those are all major sins.

Mr. Horner: What about paragraph (c) of Clause 3, the allocation of members for the ports in Canada, which each member may transport goods. Would a conference break itself down into an agreement as to what ports they should deal with and what ports they should not deal with?

Mr. Campbell: Between the members. Some conferences do that. The members by long tradition or for other reasons serve certain ports and other members serve other ports and between the group they serve them all, but this is a form of rationalization, if you like.

Mr. Horner: None of the conferences really serve Hudson Bay. Am I right in this?

Mr. Campbell: I think they would find it pretty expensive to serve Hudson Bay on a weekly service.

Mr. Horner: Well, a weekly service for a given two months or 26 days or where the port is open.

Mr. Campbell: By taking the ships away from the St. Lawrence, perhaps.

Mr. Horner: What about paragraph (f) and the membership? Is the Combines Investigation Act going to exclude itself from the membership of the conference and leave the membership of the conference solely up to the conference itself?

Mr. Campbell: That is correct, sir.

Mr. Horner: And the expulsion of the carrier from the conference is solely up to the conference itself, or the admission?

Mr. Campbell: Yes, sir. Every conference agreement that I am familiar with, in fact any club or organization that I ever heard of would have some rules for admission and if you breach certain rules you are expelled and this is a similar sort of thing.

Mr. Horner: Mr. Henry, I would like to direct a question to you. With regard to the expulsion and admission of members to a conference, does this not give the conference some pretty rigid rules to restrict competition within themselves in essence by allowing them to control themselves?

Mr. Henry: Yes, Mr. Chairman. They have complete control about who comes in and

[Interprétation]

M. Horner: Que dire de l'alinéa c) de l'article 3 lorsqu'on pourvoit à la répartition, entre les membres de la conférence, des ports au Canada ou ailleurs auxquels chaque membre peut transporter des marchandises? La conférence décide-t-elle des ports avec lesquels elle conclut une entente ou non?

M. Campbell: Entre les membres. En vertu d'une longue tradition ou pour d'autres motifs, certains membres desservent certains ports et d'autres desservent d'autres ports. Entre eux, ils desservent tous les ports, mais enfin, on rationalise le service.

M. Horner: Il n'y a aucune des conférences qui desserve vraiment la Baie d'Hudson. Est-ce juste?

M. Campbell: Oui, c'est juste. Je pense qu'ils trouveraient que ce serait très coûteux d'assurer un service hebdomadaire à la Baie d'Hudson.

M. Horner: Un service hebdomadaire pendant les 26 jours de navigation.

M. Campbell: On enlèverait ce service à la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Horner: Que dire de l'alinéa f) et de l'admission d'autres transports maritimes à titre de membres de la conférence? Est-ce que la loi va s'exclure et laisser simplement l'établissement des membres à la conférence?

M. Campbell: C'est juste.

M. Horner: Et l'expulsion du transporteur de la conférence est laissée aux soins de la conférence, de même que l'admission?

M. Campbell: Oui, monsieur. Chaque conférence, club ou organisation a des règles pour l'admission de ses membres et, si vous allez à l'encontre de certains règlements, vous en êtes exclus.

M. Horner: Monsieur Henry, j'aimerais vous poser une question maintenant pour ce qui est de l'expulsion et de l'admission des membres à une conférence. Est-ce que cela ne donne pas à la conférence des règlements assez rigoureux, assez rigides, pour restreindre la concurrence entre eux en leur permettant d'établir ainsi un contrôle entre eux?

M. Henry: Oui, monsieur le président. Ils exercent l'entier contrôle sur les membres et

[Text]

who stays in. That is perfectly true and the other provisions are also restrictive of competition, but the package is that these contracts are disclosed and filed and are open to public inspection so the public knows what is going on and then the review after three years will determine if this has turned out to be a wise move.

Mr. Campbell: Paragraph (f) does not mean that they could be whimsical about admitting...

Mr. Horner: They could be what?

Mr. Campbell: Whimsical about admitting or expelling members. What paragraph (f) says is that any agreement between members respecting expulsion and admission is exempt from the Combines Investigation Act and the agreement later on you will find has to be filed.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, could I ask a supplementary on that?

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: In that case, then, if a little later on there is an agreement you are suggesting that this has to be filed—the membership in the conference. Is this right?

Mr. Campbell: Yes, sir.

Mr. Skoberg: And who looks at that and who is concerned about it if the conference has the supreme power to decide who is in there?

Mr. Campbell: The Canadian Transport Commission and any member of the public that wishes. It would be made available to the public.

Mr. Skoberg: If anyone has reason to believe that maybe a person was expelled for some reason not...

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Horner: I have one more question under paragraph (e) to Mr. Henry.

Paragraph (e) allows the conference to divide up the transportation of goods offered for shipment by the shippers and the earnings and the losses arising out of the transportation. My question is this. Does the conference actually pool its earnings and losses?

Mr. Henry: This I am not sure, Mr. Chairman. I think Mr. Campbell probably knows the practice.

[Interpretation]

les autres dispositions visant aussi à restreindre la concurrence. Mais l'ensemble est que ces contrats sont déposés et peuvent être ensuite étudiés par le public pour qu'il sache ce qui se produit. Ils sont révisés après trois ans pour savoir si la décision a été sage.

M. Campbell: L'alinéa f) ne signifie pas qu'ils peuvent être fantaisistes quant à l'admission ou à l'expulsion des membres...

M. Horner: Pardon?

M. Campbell: L'alinéa f), prévoit que toute entente en vue de l'admission d'autres transporteurs ou de l'expulsion maritimes ne doit pas se conformer à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. L'entente doit être déposée.

M. Skoberg: Une question complémentaire là-dessus, monsieur le président, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Vous dites que toute entente doit être déposée.

M. Campbell: C'est juste.

M. Skoberg: Alors, qui s'en préoccupe? Qui voit à ces dossiers si la conférence a le pouvoir suprême pour décider en ce sens?

M. Campbell: La Commission canadienne des transports et tout représentant du public qui désire voir ce qu'il en est.

M. Skoberg: Si quelqu'un a des doutes et croit que quelqu'un a été expulsé pour une raison qui n'est pas...

M. Campbell: Oui.

M. Horner: Je voudrais poser à M. Henry, une autre question au sujet de l'alinéa e).

Cet alinéa prévoit le partage entre les membres de la conférence du transport de marchandises offertes à l'expédition par des expéditeurs ou au partage des gains et pertes des membres résultant du transport de marchandises. La conférence met-elle, en commun ses gains et pertes d'exploitation?

M. Henry: Je pense que M. Campbell est mieux renseigné là-dessus.

[Texte]

Mr. Campbell: Some do and some do not. It depends on the type of conference. I might add in some parts of the world governments favour very much this pooling idea on the grounds that it is a rationalization that keeps costs down.

Mr. Horner: Some conferences do. Could a conference pool on one occasion and not pool on another?

Mr. Campbell: It can only pool according to its filed agreement.

Mr. Horner: Only to its filed agreement on the hauling of one specific commodity or the commodities of one specific shipper.

Mr. Campbell: It can become a very complicated subject. I mean there is traffic pooling and revenue pooling and then you can have a combined traffic and revenue pool.

Mr. Skoberg: Could I ask a supplementary? Could this include such things as work stoppages under paragraph (e) in so far as a pooling of loss is concerned?

Mr. Campbell: I am sorry, sir, I did not hear you.

Mr. Skoberg: Could this include such things as work stoppages under paragraph (e)?

If there was a strike somewhere, would paragraph (e) then come into the picture?

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: I find the question a little hard to answer but I visualize the possibility that if say one member in a conference were strikebound and the others were not, some sort of pooling arrangement might enable that member to litigate his losses because of the strike. I know of no such instances, though.

Mr. Skoberg: It is not a case of knowing of them today. It is what the Clause says. I would appreciate if you do not know the answer if we could have that maybe this evening some time.

The Chairman: So shall we stand Clause 3 until we have the amendments? Have you any news about your amendment, Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I was unable to contact Mr. Howard and I would have two choices. If you could let it stand I would appreciate it. If not, I would simply press that the vote be taken.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I do not see how we can finish with the Bill tonight so we might as well stand it.

[Interprétation]

M. Campbell: Certaines le font, d'autres pas. Tout dépend du genre de conférence. Dans certaines régions du monde, les gouvernements sont tout à fait en faveur de cette mise en commun rationnelle qui maintient les coûts à un niveau inférieur.

M. Horner: Certaines conférences le font. Est-ce que certaines conférences peuvent le faire à un moment et pas à un autre?

M. Campbell: Cela se fait selon l'entente.

M. Horner: Seulement selon l'entente déposée pour ce qui est du transport d'une marchandise donnée ou pour les marchandises d'un expéditeur particulier.

M. Campbell: Cela peut devenir des plus complexes. On peut faire la mise en commun du trafic, la mise en commun des revenus ou des deux ensemble.

M. Skoberg: Une question complémentaire. Cela peut-il inclure, entre autres, l'arrêt du travail en vertu de l'alinéa e) pour ce qui est de la mise en commun des pertes?

M. Campbell: Je n'ai pas entendu.

M. Skoberg: L'alinéa e) peut-il inclure les arrêts de travail?

Que se passe-t-il en cas de grève?

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Il est très difficile de répondre à cette question; si un membre d'une conférence était affecté par une grève et non pas les autres, des ententes communes pourraient permettre à ce membre d'alléger ses pertes à la suite de cette grève. Je ne suis pas au courant de tels cas.

M. Skoberg: Je ne songe pas à ce qu'il en est aujourd'hui mais c'est ce que dit l'article. Si vous n'avez pas la réponse maintenant, peut-être pourrions-nous l'avoir ce soir.

Le président: Réservez nous toujours l'article 3 jusqu'à ce que nous ayons l'amendement? Quoi de neuf concernant l'amendement, monsieur Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président, je n'ai pas pu communiquer avec M. Howard. Il y a deux choix qui se présentent. Si vous voulez bien le réserver pour l'instant, j'en serais heureux; sinon, je demanderais qu'on mette l'amendement aux voix.

M. Horner: Je ne vois pas comment nous pourrions en avoir fini du projet de loi ce soir.

[Text]

Clause 3 allowed to stand.

On Clause 4—*Loss of exemption*.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, possibly we could have an answer from Mr. Campbell on the question I asked a while ago.

The Chairman: That is on Clause 3.

Mr. Skoberg: On Clause 3 (e).

Mr. Campbell: I think I might answer that now, having had some consultation. This Clause 3 (e) includes the words "transportation of goods" which are very important words in this Bill. I find it hard to see how this Clause could have any effect in the case of a work stoppage because there would not be any transportation of goods involved.

Mr. Skoberg: That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: I would like somebody to move the amendment on Clause 4.

Mr. Turner (London East): I move that Bill C-184 be amended by striking out paragraph (c) of Clause 4 on page 4 thereof and substituting therefor the following:

"(c) to prevent or limit the use by an ocean carrier in Canada or elsewhere of port or other facilities or services relating to the transportation of goods because that carrier is not a member of a conference."

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 4 as amended carry?

Mr. Horner: I have some questions on Clause 4. I would like to know, Mr. Henry, what exactly is meant by the words "lessening, unduly"? What is your interpretation of the word "unduly" in paragraph (a) of Clause 4?

Mr. Henry: The word "unduly" in the Combines Investigation Act—and this phrase is the same as one of the phrases in the Combines Investigation Act—means that there has been a limitation of competition over a major segment of the market.

In the jurisprudence, this has been developed into what might be called, and what is called in American law, a rule of reason. In other words, it is not every agreement or every activity of the kind described that will be prohibited, but only that which a court finds to be undue. In other words, it must go beyond a mere shadow and become substantial.

[Interpretation]

L'article 3 est réservé.

Article 4: *Perte de l'exemption*—

M. Skoberg: Est-ce qu'on ne pourrait pas obtenir une réponse de M. Campbell à la suite de la question que j'ai posée il y a quelque temps?

Le président: Concernant l'article 3?

M. Skoberg: L'article 3 e).

M. Campbell: Je crois pouvoir y répondre après consultation. Cet article 3 e) comprend l'expression «transport de marchandises», expression très importante dans ce bill. Je ne vois pas comment cet article pourrait être invoqué dans le cas d'un arrêt de travail parce qu'il n'y aurait pas de transport de marchandises en cause.

M. Skoberg: Oui, je vois.

Le président: Je proposerais donc que quelqu'un présente l'amendement à l'article 4.

M. Turner (London-Est): Je propose que le bill C-184 soit modifié par le retranchement de l'alinéa c) de l'article 4, à la page 4, et son remplacement par ce qui suit:

«c) pour refuser ou restreindre l'utilisation, par un transporteur maritime au Canada ou ailleurs, des installations ou services portuaires relatifs au transport de marchandises, parce que ce transporteur n'est pas membre d'une conférence.»

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 4 modifié est-il adopté?

M. Horner: J'ai quelques questions à poser là-dessus. Monsieur Henry, je voudrais savoir exactement ce que l'on entend par l'expression «réduire indûment» à l'alinéa a).

M. Henry: C'est là une des expressions que nous retrouvons dans la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Il s'agit d'une limitation de la concurrence pour un secteur important du marché.

Suivant la jurisprudence, cela est devenu ce qu'on pourrait qualifier, dans le droit américain, une règle de raison. Chaque activité ainsi décrite, ne sera pas interdite, mais bien celle que le tribunal trouve non acceptable.

[Texte]

Mr. Horner: You would say that by a major segment of the market this would mean over 50 per cent.

Mr. Henry: That is the rule of thumb that we use, although one must be careful about percentages because they are not fixed. Here that is one aspect of it, but I think that in the context the word "undue" must go beyond a mere question of counting heads and finding percentages, because the opening words of Clause 4 do speak about:

...all or any of those members...

So it contemplates that you could have a complete unanimity, in other words all members in agreement, or something less.

Now, as I say, in accordance with the jurisprudence, Mr. Horner is quite right. Fifty per cent is the dividing line. Normally if it gets over 50 per cent of the market that is embraced in the agreement, we say we had better look at it. The courts have gone all the way up to 100 per cent and said that is an offence, and as low as 53 per cent. But we can always have a first case on something less than that.

Mr. Horner: To use a vessel for the purpose of preventing or lessening 50 per cent of the competition—to place in your reading of that the words 50 per cent—does not 50 per cent seem like an unusually high figure?

Mr. Henry: Yes, but as I say, it is just a rule of thumb, and I do caution the Committee about using that as an absolute.

Mr. Horner: The word "unduly" is a well established rule of thumb by the courts of this land. Do you see what I am getting at? It would be difficult to argue that unduly means only 13 per cent or 24 per cent in any court or in any case which you might be trying to make through a conference. It would be difficult to argue because the word "unduly" has been quite well established in the courts as meaning 60 per cent really, or over 50 in any case.

I say this to you Mr. Campbell as well as to Mr. Henry. In reading that over and placing the term 50 or 60 per cent in there, surely that is quite high in this case, in this bill. Under Clause 4 you are not going to bring any legal action. All you are going to do is—they are then subject to the Combines Investigation Act. They are not, if they comply with the bill. But if they lessen competition unduly, or by 50 per cent, then they become subject to the Combines Investigation Act. Actually this is a reverse of the standing procedure under the Combines Investigation Act, is it not?

[Interprétation]

M. Horner: Donc, pour un secteur important du marché, cela signifierait donc plus de 50 p. 100.

M. Henry: C'est la règle que nous utilisons. Cependant, il faut être prudent quand on parle de pourcentages, car ils ne sont jamais fixes. C'est un des aspects en cause, car dans ce contexte, il s'agit plus que d'une question de pourcentage; en effet, l'article 4 dit bien:

tous ces membres ou certains d'entre eux...

Donc cela prévoit l'unanimité de tous les membres ou de presque tous.

Comme je vous le disais, suivant la jurisprudence, M. Horner a tout à fait raison. La ligne de partage est 50 p. 100. Habituellement, si c'est plus de 50 p. 100 du marché convenu dans l'entente, nous voyons ce qu'il en est. Les tribunaux ont considéré que 100 p. 100. et même 53 p. 100 dans d'autres circonstances constituait un délit. Mais il y a toujours une première circonstance qui peut se présenter à un pourcentage encore moindre.

M. Horner: Le pourcentage de 50 p. 100 n'est-il pas un peu élevé?

M. Henry: Oui, mais comme je l'ai dit, c'est un à peu près.

M. Horner: L'expression «indûment» est aussi un «à peu près». Vous voyez ce à quoi je veux en venir. Il pourrait être difficile de prétendre que cela ne signifie que 13 ou 24 p. 100 devant un tribunal. En fait, l'expression indûment dans les tribunaux signifie plutôt près de 60 p. 100, en tous cas, plus de 50 p. 100.

Voilà ce que je vous dis, MM. Campbell et Henry. En vertu de l'article 4 du projet de loi, s'ils ne s'en tiennent pas aux dispositions et s'ils amoindrissent la concurrence, indûment ou dans une proportion de 50 p. 100, ils tombent sous le coup des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

[Text]

Mr. Henry: No. If an arrangement or an agreement were made to lessen competition by price-fixing or a boycott or something like that, and the parties to the agreement embraced a substantial percentage of the market, and the rule of thumb shall we say is 50 per cent, then we would proceed against it. But again the reason I caution against the use of these percentages is that one has to look, in determining whether or not it is undue, at other factors too, such as the time and the strength and the quality of competition that remains.

You could have an agreement among 30 per cent or 40 per cent of the market, and because the remainder of the market, the other 60 per cent, is so scattered and weak, the people who are in the 40 per cent dominate the market. I would not have any hesitation at all in those circumstances in proceeding against them in an ordinary conspiracy case. That is why I caution against the use of these percentages.

Mr. Horner: Could not we as a Committee, and using the depths of knowledge in your Department, find a better word that would give this bill just a little more teeth than that word there? It can mean such a high per cent.

Mr. Campbell: Mr. Horner, as I understand this clause, I do not see how a quantitative judgment can be applied to the word "unduly" in any event. To me it seems to be qualitative.

I think the operative word here is "purpose". If there is a conspiracy for the purpose of preventing or lessening unduly, then he has reached this statute. Subject to Mr. Henry, I think that all that has to be established is that there is a purpose.

Mr. Horner: Yes, but it is sometimes quite difficult to prove in courts the purport of one's actions. It is easy sometimes to prove the amount of one's actions, but the reason for them is sometimes harder to prove.

Mr. Campbell: I think this one would not be difficult to prove. This is what Mr. Claxton referred to earlier as an ancient evil practice. It is what is known in the trade as a fighting ship. The mechanics of the thing are that if there is, as this clause 4 (a) says:

...an ocean carrier that is not a member of that conference;

offering competition, this ancient evil practice was for the conference members to select a vessel and put it on the berth in direct competition with this non-conference carrier and cut rates to the disaster level in order to

[Interpretation]

M. Henry: Non, si une entente était conclue en vue de réduire la concurrence en fixant les prix ou à la suite d'un boycottage et si les parties de l'entente, se trouvent à avoir une partie assez importante du marché et que cela constitue environ 50 p. 100, nous intervenons alors. La raison pour laquelle je vous dis qu'il n'est pas bon d'établir ces pourcentages c'est que lorsqu'il s'agit de déterminer si c'est une ingérence indue, il faut tenir compte aussi d'autres facteurs tels que la qualité de la concurrence qui reste.

Il peut y avoir une entente entre 30 ou 40 p. 100 du marché, et parce que les 60 p. 100 qui restent sont tellement éparpillés, les 40 p. 100 dominant en fait le marché. Je n'hésiterais pas du tout, dans de telles circonstances à intervenir en estimant qu'il s'agit bien de conspiration. C'est la raison pour laquelle je vous dirais de ne pas établir de tels pourcentages.

M. Horner: En tant que Comité, avec toutes les connaissances que vous avez à votre ministère, est-ce que vous ne pourriez pas trouver une meilleure expression qui pourrait donner un peu plus de force et de vigueur à ce projet de loi, que cette expression?

M. Campbell: Monsieur Horner, voici la façon dont j'entends cette disposition. Je ne vois pas comment on peut donner un sens quantitatif à l'expression «indûment». Il s'agit plutôt d'un aspect qualitatif.

L'expression importante ici est «en vue de», en vue d'empêcher ou de réduire indûment la concurrence dans le transport de marchandises. Et je pense que tout ce qu'il faut établir c'est ce but.

M. Horner: Il est assez difficile, à l'occasion, de prouver au tribunal le but de certaines dispositions qui sont prises. Il est plutôt facile d'évaluer l'aspect quantitatif que l'aspect qualitatif.

M. Campbell: Non, c'est ce à quoi faisait allusion M. Claxton auparavant. Si, comme le stipule l'article 4 a),

...un transporteur maritime qui n'est pas membre de cette conférence...

fait la concurrence, une ancienne pratique veut que les membres de la conférence lui fassent une concurrence désastreuse afin de lui enlever toute la cargaison.

[Texte]

collect all the cargo away from this non-conference competitor.

Mr. Horner: I understand your point to some extent, and I am getting signals from all over. I wonder if we should not adjourn on this note and...

The Chairman: Should we vote on Clause 4 as it is amended?

Mr. Horner: Well, I would like to ask further questions on Clause 4. I will go along with the amendment, but I would like to come back and ask a couple of questions on Clause 4.

The Chairman: Shall Clause 4 carry as amended?

Mr. Skoberg: No, I also have a couple of questions on Clause 4.

Mr. Horner: Let us stand it. It is 6:00 o'clock. Let us end on Clause 4. It does not really make any difference if we end on Clause 4.

The Chairman: It being 6:00 o'clock, we will adjourn until 8:00 o'clock tonight.

Mr. Horner: Where? What room?

The Chairman: In the same room.
Clause 4 allowed to stand.

EVENING SITTING

• 2010

The Chairman: The meeting is open to questions. Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I believe Jack had the floor when we adjourned.

Mr. Horner: My question is directed to Mr. Henry, and it arises out of section 4(b) which deals with a shipper that,

...has used a vessel of an ocean carrier that is not a member of that conference...

Mr. Henry, could you explain the full import of subsection (b).

Suppose I am a shipper that has used shipping companies of a conference for a number of years, but because the conference is not there or for some other reason I start to use a vessel which belongs to an ocean carrier that is not a member of the conference. Now, how does that direct your department against this particular bill or conference?

Mr. Henry: Mr. Chairman, the meaning of this provision is that if the conference retali-

[Interprétation]

M. Horner: Je comprends après assez bien votre point de vue. Ne devrait-on pas ajourner la séance maintenant?

Le président: Adoptons-nous l'article 4 modifié?

M. Horner: J'aimerais poser d'autres questions sur cet article 4. J'accepte bien l'amendement, mais j'aimerais poser quelques questions à ce sujet.

Le président: L'article 4 modifié est-il adopté?

M. Skoberg: Non, j'aurais aussi des questions à poser sur l'article 4.

M. Horner: Il est 6 heures. Levons la séance. Réservons cet article. Peu importe, si nous terminons sur cet article.

Le président: Nous levons la séance jusqu'à 8 heures, ce soir.

M. Horner: Dans quelle salle?

Le président: Même endroit.
L'article 4 est réservé.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Jack avait la parole juste avant l'ajournement.

M. Horner: Ma question s'adresse à M. Henry et découle de l'article 4 b) ayant trait à:

cet expéditeur a utilisé un bâtiment d'un transporteur maritime qui n'est pas membre de cette conférence;

Est-ce que vous pourriez nous expliquer complètement, monsieur Henry, le sens exact de 4 b)

Supposons qu'à titre d'expéditeur, j'aurais employé une ligne de la conférence pendant un certain nombre d'années, mais parce que la conférence ne s'y trouve pas, je commence à employer un expéditeur ou plutôt un bâtiment—qui n'est pas membre de la conférence—comment alors est-ce que vous agiriez contre la conférence dans ce cas-là?

M. Henry: Si la conférence veut s'en prendre à l'expéditeur qui a employé un bateau, il

[Text]

ates against a shipper who has used an unconfederated vessel by refusing to provide him with service, they lose the immunity of the Act.

Mr. Horner: Oh, I see. And you have explained it very, very well. If the conference retaliates—and this is the part that I did not quite understand in clause 4(b)—if the conference retaliates against a shipper, against a shipping line which is providing the service for a shipper. Let us suppose, to go back to the St. John's-Halifax situation...

The Chairman: Saint John.

Mr. Horner: Saint John. Excuse me. I have become concerned with another friend of mine in St. John's but that is on another problem which has nothing to do with shipping. Let us suppose that a conference was serving the ports of Halifax and Saint John. The conference decides not to, for some reason of its own, but let us suppose a shipper of that conference says, "We will continue to provide and we will even provide a lower rate to Halifax and Saint John than what the conference was prepared to provide." Then, some retaliation is placed against that shipper. Can you then move in and act?

Mr. Henry: I think that Mr. Horner's question was directed not towards the shipper but the shipping company.

Mr. Horner: My question was directed against... to the Combines Investigation people and I thought you were a spokesman for that group.

Mr. Henry: If I understand the question correctly, if one member of the conference wishes to provide a lower rate into say, Halifax, and the conference retaliates against him?

The answer to that is that this would come under the provision in Clause 3 which permits the conference to regulate admission or expulsion of members from the conference. Now, if they retaliate...

Mr. Horner: I am having difficulty hearing you, Mr. Henry.

Mr. Henry: The provision in Clause 3(1)(f) which we spoke about before, permits the conference to regulate admission to or expulsion of members from the conference. Now, presumably the only way a conference could retaliate against one of its members is by expelling it from the conference, in which case it is no longer a member of the conference. To do that under the rules in this bill

[Interpretation]

va tout simplement perdre l'immunité accordée par la Loi.

M. Horner: Je vois, vous l'avez très bien expliqué. C'est si la conférence prend des représailles contre un transporteur qui a assuré le service pour un expéditeur, supposons, pour revenir maintenant à la situation de St-Jean et Halifax, St-Jean Nouveau-Brunswick.

Le président: St-Jean.

M. Horner: Je me préoccupe ici d'un de mes autres amis à St-Jean, Terre-Neuve, mais c'est pour un autre problème qui n'a rien à voir avec la navigation.

Nous supposons alors qu'une conférence desservait les ports d'Halifax et de Saint-Jean, mais que la conférence décide de ne pas le faire pour une raison quelconque. Mais supposons d'autre part qu'un expéditeur de la conférence décide de continuer à desservir ces ports et même à un taux inférieur pour Halifax et St-Jean que ce que donnait la conférence, alors des représailles auraient lieu contre l'expéditeur, pouvez-vous alors agir?

M. Henry: Je crois que la question de M. Horner était plutôt posée à l'égard, non pas de l'expéditeur mais de la compagnie de navigation.

M. Horner: Je pose la question à l'endroit de la direction des enquêtes sur les coalitions.

M. Henry: Si j'ai bien compris la question, si un membre de la conférence désire accorder un taux moins élevé, mettons à Halifax et que la conférence prend des représailles contre lui. C'est l'article 3 qui entre en ligne de compte.

M. Horner: Je m'excuse, j'ai de la misère à vous entendre.

M. Henry: L'article 3(1) f) dont nous avons parlé permet à la conférence de réglementer l'admission ou l'expulsion de ses membres. Dans ce cas, ils ne font plus partie de la conférence. Il est expulsé. Pour le faire en vertu des règlements de ce bill, on ne leur enlèverait pas l'exemption. Ils auraient toujours l'exemption.

[Texte]

would not remove them from the exemption. They still have the exemption. However...

Mr. Horner: So that Clause 4(b) really means nothing?

Mr. Henry: Well Clause 4(b) is a little different thing, Mr. Chairman. Clause 4(b) is about refusing to transport goods for a shipper because a shipper has used a nonconference vessel. Mr. Horner's question is about a shipping company which charges a lower rate, which is quite a different matter.

Mr. Horner: Clause 4(b) is a refusal to transport goods for a shipper by a nonconference member. Now, let us suppose this conference member has just been "deconferenced", or whatever the word is.

Mr. Henry: A shipper who uses a deconferenced member cannot be retaliated against by the conference by being denied the services of the conference under Clause 4(b) to which you refer. If they do, they lose the exemption, the conference is automatically out of the Combines Investigation Act and *ipso facto* is a conspiracy.

Mr. Horner: Do you agree with that, Mr. Campbell?

Mr. Campbell: Yes, sir. I think the important point here is to note that Clause 3 provides exemptions from the Combines Investigation Act subject to certain conditions, but Clause 4 says that these are some of the things that a conference cannot do and if it does any one of these three things, then the exemptions provided in Clause 3 do not apply.

Mr. Horner: All right. I will pass for the time being. I may have a question under (c).

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Campbell, why did you find it necessary to introduce his amendment to Clause 4(c) that we have before us? Is that just cleaning up the language or...

Mr. Campbell: I think it would have to be admitted that there was a drafting defect in Clause 4(c). As it reads:

(c) to prevent or limit the use of port or other facilities..., in Canada or elsewhere, by an ocean carrier because that carrier is not a member of...

[Interprétation]

M. Horner: Alors l'article 4 b) ne signifie absolument rien.

M. Henry: Mais l'article 4 b) c'est le refus de transporter des marchandises pour un expéditeur qui n'aurait pas employé un transporteur maritime, alors que la question de M. Horner a trait à un transporteur dont le taux est moins élevé, ce qui est une toute autre chose.

M. Horner: L'article 4 b), c'est le refus de transporter des marchandises pour un expéditeur par celui qui ne fait pas partie d'une conférence.

Supposons maintenant que le membre de la conférence vient de se faire expulser, si vous voulez, de la conférence.

M. Henry: Un expéditeur qui utiliserait un non-membre de la conférence ne pourrait pas prendre de représailles contre la conférence en vertu de l'article 4 b) dont vous parlez. S'ils le font, ils perdent l'exemption, la conférence devient... automatiquement une conspiration.

M. Horner: Êtes-vous d'accord, monsieur Campbell?

M. Campbell: Je crois que le point important, c'est de voir que l'article 3 prévoit des exemptions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions en vertu de certaines conditions. L'article 4 dit: Voici certaines des choses qu'une conférence ne peut pas faire et, si elle fait une de ces trois choses, alors l'exemption prévue à l'article 3 ne s'applique pas.

M. Horner: Très bien, j'aurai peut-être une question à poser sur l'alinéa c).

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Campbell, pourquoi avez-vous jugé nécessaire de présenter l'amendement à l'article 4 c)?

M. Campbell: Je crois qu'il faudrait dire que nous avons trouvé qu'il y avait une faute de rédaction dans 4 c) qui se lit ainsi:

c) pour refuser ou restreindre l'utilisation des installations ou services portuaires ou autres au Canada ou ailleurs, par un transporteur maritime parce qu'il n'est pas membre de... cette conférence.

[Text]

a

...conference.

Now, this visualizes the possibility, in the language as printed, that a carrier not a conference member serving the trade, say between Singapore and Hong Kong, might have discriminated against some other carrier in Hong Kong and then was subject to the penalties under this Act, which is a bit absurd. So the clause has been amended by inserting the words "transportation of goods", which by definition means transportation to or from Canada and therefore requires a *bona fide* Canadian content.

Mr. Skoberg: Now, under the same situation here, do we find this type of legislation in the other countries of the world that are trying to govern the shipping of the conferences?

Mr. Campbell: It is parallel in the United States.

Mr. Skoberg: That is the only question.

The Chairman: No other questions?

Clause 4 as amended agreed to.

On clause 5—*Documents to be filed*

The Chairman: I would like somebody to move the fifth amendment on Clause 5.

I would ask Mr. Campbell to read the amendment.

Mr. Campbell: It is suggested, sir, that Bill C-184 be amended by striking out paragraph (a) of subclause 5(1) on page 4 thereof and substituting therefor the following:

"(a) a copy of every contract and agreement described in section 3 between members of a shipping conference and a description in such form as the Commission may require of every arrangement described in that section between members of a shipping conference;"

The Chairman: Will you give us a little briefing on the amendment?

Mr. Campbell: Yes, sir. There were certain representations made that Clause 5(1) (a) as printed was unclear with respect to the type of contract and agreement that was required to be filed. Some people read into it the possibility that we might require a copy of every patronage contract made with every shipper and they number many, many thousands, which was not the intent of the Bill. So, the intent of the amendment is simply to ensure that the contracts, agreements or arrange-

[Interpretation]

Selon le texte imprimé, un transporteur maritime qui n'est pas membre de la conférence et qui aurait par exemple un commerce entre Singapour et Hong Kong pourrait peut-être établir une distinction injuste contre un autre expéditeur de Hong Kong et relèverait de cette loi, ce qui est un peu absurde et alors on a modifié l'article en insérant:

relatif au transport de marchandises...

Qui par définition, veut dire vers ou du Canada.

M. Skoberg: Et alors, dans la même situation, est-ce que nous trouvons le même genre de loi dans les autres pays du monde qui essaient de réglementer la navigation des conférences.

M. Campbell: Il y a législation parallèle aux États-Unis.

M. Skoberg: La même situation existe là-bas. Tout comme c'est écrit maintenant.

Le président: Pas d'autres questions?

L'article 4 modifié est adopté.

L'article 5.—*Document à remplir.*

Le président: Je voudrais maintenant que quelqu'un propose l'amendement à l'article 5. Je demanderai à M. Campbell de vous donner lecture de l'amendement.

M. Campbell: L'amendement se lit ainsi: Que le bill C-184 soit modifié par le retranchement de l'alinéa a) de l'article 5(1), à la page 4, et son remplacement par ce qui suit:

«a) une copie de chaque contrat et accord intervenu entre des membres d'une conférence maritime et visé à l'article 3 et un dispositif de chaque arrangement intervenu entre des membres d'une conférence maritime et visé dans cet article, en la forme que la Commission peut exiger.»

Le président: Quelques explications sur l'amendement?

M. Campbell: Il y a eu certaines instances qui ont été formulées à l'effet que l'article 5 (1) a) tel qu'il a été imprimé n'était pas clair pour ce qui était du genre de contrat ou d'accord qui devait être déposé.

Certaines personnes ont compris qu'il était possible que nous exigions une copie de tout contrat de clientèle passé avec tous les expéditeurs. Il y en a des milliers.

L'intention n'était pas là. L'objet de l'amendement c'est d'assurer justement que les con-

[Texte]

ments that are required to be filed are those between members of the conference.

Mr. Benjamin: Is there anything to prevent asking for a specific contract between a shipper and a customer? You do not want thousands of them, but is there anything to prevent the requirement for the filing of an individual one?

Mr. Campbell: The Bill requires that the form of contract be filed. This is the universal form that applies to all shippers. The shipper simply fills in his name and signs it.

Mr. Horner: This basically applies to the rates?

Mr. Campbell: The whole of Clause 5?

Mr. Horner: No, no, Clause 5(1) (a).

Mr. Campbell: No, it applies to every agreement made between members of the conference, some of which will affect rates, but there is what is generally known in conference circles as the basic agreement. This is sort of the articles of incorporation that all members sign. This is what we are here for; this is what the penalties are if we breach the contract and the purposes of the conference. That is one agreement that would be required.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Just to follow that up, Mr. Chairman and Mr. Campbell, I think a while ago or this afternoon we were a little concerned about certain arrangements that may be made between the conferences and their customers which would not be between the conference, but anyway they would be involved in it. I wonder if there were complaints lodged under the Combines Investigation Act, how would they go about trying to investigate these particular areas? Does this provide sufficient leverage to make sure that these specific contracts can be investigated? Possibly this could be directed to the...

Mr. Henry: Yes, Mr. Chairman, if we thought there was reason to be an inquiry under Clause 11 we could pick up any documents that we thought were relevant to our inquiry, including specific contracts.

Mr. Skoberg: This amendment would not make it impossible to obtain this type of information? It would come under Clause 11.

Mr. Henry: No, no, not if we felt we needed it. The standard form of patronage contract, of course, is one document which is filed

[Interprétation]

trats et accords intervenus doivent être déposés, soit entre les membres de la conférence.

M. Benjamin: Si nous demandons un contrat précis entre un expéditeur d'un contrat et le client vous n'en voulez pas des milliers, il n'y a pas quoi ce soit qui empêche qu'on en dépose un seul.

M. Campbell: Le projet de loi définit que c'est la formule du contrat qui doit être déposée. L'expéditeur y ajoute son nom et le signe tout simplement.

M. Horner: Alors, tout ceci s'applique, au fond, au tarif.

M. Campbell: Le tout de l'article 5.

M. Horner: Non, non, l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 5.

M. Campbell: Non, cela s'applique à tout accord intervenu entre les membres qui soustraient aux taux. Mais, il y a ce qu'on qualifie d'accord fondamental. Par conséquent, les articles de constitution en société signés par tous les membres. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Voici les pénalisations... s'il y a contravention et l'objet même de la conférence. C'est un accord qui serait exigé.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pour ce qui est de la question de monsieur Campbell, il me semble que cet après-midi, nous nous sommes préoccupés un peu de certains arrangements qui pourraient intervenir entre les conférences et leurs clients, c'est-à-dire que les concurrences y seraient mêlées. Je me demande s'il y avait des plaintes formulées en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, comment ferait-on enquête dans ce domaine? Je me demande, alors, si cela prévoit suffisamment d'armes pour nous assurer que ces contrats précis peuvent faire l'objet d'enquête.

M. Henry: Oui, monsieur le président, si nous estimons qu'il y aurait matière à enquête en vertu de l'article 11. Nous pourrions alors aller chercher les documents relatifs.

M. Skoberg: Et alors, l'amendement n'empêche pas que vous obteniez ce genre de renseignements, en vertu de l'article 11.

M. Henry: Non, pas du tout, si nous estimons en avoir besoin. Le formule normale des contrats de clientèle en est une qui est

[Text]

under Clause (5) (d). So you have the standard form and the only thing you might need to get at is any variation to that in a particular case and if it were drawn to our attention that there was a serious problem here, we could begin an inquiry under Clause 11 and pick up any documents which we required.

Amendment agreed to.

The Chairman: On Clause 5...

Mr. Horner: Clause 5(1)(b) says that notice of any change in the membership of the conference; notice of any change of tariff established by the conference and any standard form of patronage contract approved by the conference, shall have to be filed with the Commission, is this correct?

Mr. Campbell: That is the Canadian Transport Commission.

Mr. Horner: With the Canadian Transport Commission.

Mr. Campbell: In this Bill "Commission" means the Canadian Transport Commission.

Mr. Horner: This is the point. They do not have to be filed with the Combines Investigations Act or the Restrictive Trade Practices Commission.

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Horner: Then, Mr. Henry, my question is, does the Canadian Transport Commission have to notify you of all these changes?

Mr. Henry: No, sir, but these documents are public, would be available to us and, of course...

Mr. Horner: If you so wanted them, but they are not brought to your attention?

Mr. Henry: If we wanted them we could ask for them or inspect them, as any member of the public could do. Besides which, if we wanted to get at a particular contract in the course of a formal inquiry under Clause 11, we would have power to do that.

Mr. Horner: It seems odd, and I say this to you, Mr. Mr. Campbell, that the Canadian Transport Commission shall be the Commission so named and yet it has no authoritative regulatory body or any other kind of authority over the conference shipping lines.

Mr. Campbell: I think, Mr. Horner, there is a certain amount of authority arising out of the National Transportation Act and I am

[Interpretation]

déposée en vertu de l'article 5(1)d). Et alors, vous avez la forme ordinaire, et s'il y avait une variation, si l'on attirait notre attention à l'effet qu'il y a un problème et que nous avons une demande en vertu de l'article 11, nous pourrions aller chercher les documents dont nous avons besoin.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 5...

Mr. Horner: L'article 5(1) b) prévoit qu'un avis de tout changement intervenu dans l'affiliation à la conférence; avis de tout changement de tarif établi par cette conférence et toute formule ordinaire de contrat approuvée par la conférence doit être déposée auprès de la Commission. Est-ce exact?

M. Campbell: Auprès de la Commission canadienne des transports.

M. Horner: La Commission canadienne des transports?

Mr. Campbell: Dans le projet de loi, la Commission, c'est la Commission canadienne des transports.

M. Horner: Et non pas auprès de la Direction de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ou la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives?

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Horner: Et alors, voici ma question pour vous, monsieur Henry. Est-ce que la Commission canadienne des transports doit vous aviser de tous ces changements?

M. Henry: Non, monsieur, mais ces documents sont publics. Ils seraient à notre disposition...

M. Horner: Si vous les voulez, mais l'on n'attire pas votre attention sur ces documents.

M. Henry: Non, si nous les voulons, nous pouvons demander de les examiner, comme tout membre du public peut le faire. En plus, nous voulons un contrat particulier au cours d'une enquête officielle en vertu de l'article 11, nous aurions le pouvoir de le demander.

M. Horner: Il semble étrange un peu, je vous dis, monsieur Campbell, il semble plutôt étrange et je vous pose cette question pour que la Commission canadienne des transports soit la Commission même si elle n'a pas un organisme de réglementation pour les membres de la conférence.

M. Campbell: Je crois, monsieur Horner, qu'il y a une certaine autorité qui découle de la Loi nationale sur les transports. Je veux

[Texte]

referring particularly to Section 16 and certain parts of Section 15 of the National Transportation Act.

Mr. Horner: It really surprises me that it should come out at this late date in our investigation that the Canadian Transport Commission will have some authority over a conference with regard to its rates; over a conference with regard to its membership; over a conference with regard to its patronage contract and over a conference with revision or arrangement of tariff of that patronage contract, because Section 16, I do not have it before me, specifically spells out that the location, is not grounds enough for an appeal by the shipper. The grounds for an appeal under Section 16 by the shipper have to be something other than location. This is specifically spelled out in Section 16 by the use of the word "beyond". If you have Section 16 (a) or (b) before you, you will notice they use the word "beyond" the location. I have long argued this very point, but now you tell me that the notice of any change in membership, the tariff established, the standard of patronage contract and the revision or alteration must be filed before this Commission. What authority has the Canadian Transport Commission if all these things are filed and really changed over the conference involved in this Bill or over the conferences of shipping companies that may be involved in this Bill? Do you see the word "beyond" in there?

Mr. Campbell: Yes, yes, I see it.

Mr. Horner: I have been trying for years to get that word out of there. If that word were taken out then location would be in effect.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: So far as I am aware, Mr. Horner, there has been no action on Section 16 of the Act.

Mr. Horner: It is purely because of the location involved and this is what Mr. Dickson wrote in his letter addressed to the Committee from the Atlantic Provinces Transportation Commission. However, the point I am asking here is really not involved with location or whether or not there have been any appeals under Section 16, the point is why is Clause 5 in this Bill? What authority has the CTC over a conference involved in international shipping?

Mr. Campbell: If I could, Mr. Chairman, his Bill is primarily an exempting bill.

[Interprétation]

dire particulièrement l'article 16 et certains paragraphes de l'article 15, de la Loi nationale sur les transports.

M. Horner: Je suis fort surpris de voir que cela survienne si tardivement au cours de notre étude, et d'entendre que c'est la Commission canadienne des transports qui aura une certaine autorité sur une conférence à l'égard du tarif, et même au sujet de son effectif, de sa clientèle et au sujet de la révision ou de l'arrangement de tarifs de cette conférence, parce que l'article 16, et je ne l'ai pas devant moi, précise exactement que le site ne constitue pas un motif d'appel de la part de l'expéditeur. Il faut que le motif d'appel, en vertu de l'article 16, de la part de l'expéditeur soit autre chose que le site ou l'endroit. C'est précisé à l'article 16 qui stipule «au-delà». L'article 16 a) ou b), quand on dit «au-delà» de l'endroit, et, depuis longtemps je soutiens ce point. Et maintenant, vous me dites que tout changement d'effectif, changement de toute modification de ce contrat, accord, arrangement, tarif, au contrat de clientèle, doit être déposé auprès de cette Commission.

Quelle autorité a donc la Commission canadienne des transports? Si toutes ces choses sont changées. Quelle autorité la Commission canadienne des transports a-t-elle sur la conférence impliquée dans le bill ou même la conférence de compagnies d'expédition qui pourraient être impliquées?

Voyez-vous l'expression: «au-delà» de?

M. Campbell: Je vois très bien.

M. Horner: J'essaie depuis des années de faire enlever cette expression. Si le mot était enlevé, alors, ce serait effectivement l'endroit qui serait en vigueur.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: En autant que je sache, monsieur Horner, il n'y a pas eu d'action au sujet de l'article 16 jusqu'à maintenant.

M. Horner: Oui, mais c'est aussi une question de l'endroit, et puisque M. Dickson dit dans la lettre au Comité en provenance de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, mais effectivement, je ne me préoccupe pas de l'endroit, ni qu'il y ait eu d'appels en vertu de l'article 16 du Bill. Mais pourquoi l'article 5 dans le bill? Quelle autorité la Commission a-t-elle sur une conférence qui s'adonne au transport international?

M. Campbell: Monsieur le président, ce bill est un bill d'exclusion, si vous le voulez, principalement.

[Text]

Mr. Horner: Primarily what?

Mr. Campbell: An exempting Bill.

Subject to certain conditions, it exempts conferences from the application of the Combines Investigation Act and, therefore, as I understand it, Clause 5 has two purposes. The first purpose is to establish that the conditions for exemption have been met; the second purpose is to subject all these various documents which are required to be filed to public scrutiny.

Mr. Horner: Mr. Campbell, let us just get down and really simplify it. The Commission is a public body with whom you are filing to make the public aware. This is really all you are using the Commission for in this instance.

Mr. Campbell: This is what I suggested, sir, as the secondary purpose although a very important purpose. The prime purpose is to ensure that the conditions for exemption under Clauses 3 and 4 have been met.

Mr. Horner: Clauses 3 and 4 deal with the rates. Clause 3 deals with rates exclusively. Clause 2 and Clause 3 deal with the dual system and the non-contract rates and the contract rates and the whole gamut of rates and this is all. To me the secondary reason is the primary reason of Clause 5 completely. I say other than notifying the public...

An hon. Member: It is there for the public to see it.

Mr. Horner: ...it is of no value whatsoever to the Bill nor to the enforcement of this Bill. I would like Mr. Henry to comment on that. Does Clause 5 in essence really help the Combines Investigation Act? Does it really help enforce the legislation that we are now passing?

Mr. Henry: Mr. Chairman, it does indeed. It is essential really to have this information available. It is of no great practical importance where it is filed so long as it is readily available in Ottawa and the logic, I think, of filing it with the Commission is that it has information that shippers and other people in the shipping business, both as shippers and as shipping companies, might be able to get at.

Mr. Horner: If you file it in the Public Library it would do just as good.

Mr. Henry: Yes, central location.

Mr. Horner: Central location. All right. Fine. From that great value I will accept.

[Interpretation]

M. Horner: Pardon?

M. Campbell: Un bill d'exclusion.

Un bill qui prévoit des exclusions en vertu de certaines conditions. La conférence est soustraite à l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Si j'ai bien compris, l'article 5 a deux objets. Tout d'abord, établir que les conditions de cette exclusion ont vraiment été satisfaites et deuxièmement, de soumettre tous les documents qui doivent être déposés à l'examen du public.

M. Horner: Essayons de simplifier les choses, monsieur Campbell. Le simple fait que vous déposiez les documents auprès de la Commission, la Commission qui se trouve à être un organisme public, et vous déposez cela justement pour que le public soit au courant, n'est-ce pas?

M. Campbell: C'est la raison pour laquelle j'ai dit que c'était l'objet secondaire, même s'il est important. L'objectif est de s'assurer que les conditions en vertu des articles 3 et 4 soient en vigueur.

M. Horner: L'article 3 a trait au tarif alors que 3 et 4 ont trait aux taux contractuels, aux taux non contractuels et toute la gamme et alors, pour moi, la raison secondaire devient la raison principale de l'article 5 et je dis qu'à part d'aviser le public...

Une voix: Le public peut le voir.

M. Horner: ...cela n'a aucune valeur, soit au projet de loi, soit à l'application de la loi. J'aimerais bien que M. Henry commente à ce sujet. Est-ce que l'article 5 aide vraiment à l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions? Est-ce que cela appuie le projet de loi que nous avons adopté?

M. Henry: Il est essentiel d'obtenir ces renseignements et de les avoir en disponibilité. Ce n'est pas d'une très grande importance pratique là où c'est déposé, en autant que ce soit disponible ici à Ottawa et la logique du dépôt auprès de la Commission canadienne des transports, c'est que c'est à la disposition des expéditeurs et de ces autres parties intéressées à l'expédition des marchandises et qu'on puisse y avoir accès.

M. Horner: Si c'était déposé à une bibliothèque publique, ce serait aussi bien.

M. Henry: Oui, à un endroit central.

M. Horner: Simplement à cet égard, je l'accepte.

[Texte]

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I just wanted to pursue the same point, Mr. Chairman. I thought it was perfectly clear before supper that really the only body that is going to have any authority in this whole business is that represented by Mr. Hearne. The Canadian Transport Commission has no authority whatsoever regarding rates or anything else and I fail to see why they are even in this Act. It seems to me that these kinds of documents and information should be filed with the Restrictive Trade Practices Commission under the Combines Investigation Act because the Canadian Transport Commission serves no useful purpose here whatsoever because they have no authority. One gets the feeling they are being had here in a bureaucracy again and particularly if it is something Mr. Pickersgill is the head of you might have trouble finding it.

The Chairman: Shall Clause 5 as amended carry?

Mr. Benjamin: Can the witnesses tell us why is the Canadian Transport Commission the body that is used as the repository of these documents? Why them and not the Restrictive Trade Practices Commission?

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: First of all, a reason might be found in the second word in the name "Canadian Transport Commission". This is dealing with transport. The second thing might be that we are very efficient filing clerks. The third thing might be that we know something about transportation and can interpret these documents and would know when to bring them to the attention of the Combines Investigation people.

Mr. Horner: Do you feel it is your duty to know, and your duty to act when you know, when to bring it to the attention of the...

Mr. Campbell: Personally I would certainly feel this way.

Mr. Horner: Personally you would but does your whole Commission feel...

Mr. Campbell: I am a member of the Commission, sir, I...

Mr. Horner: I realize that but is this part and parcel of what can be understood?

[Interprétation]

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Pour reprendre sur le même point, je croyais que c'était assez clair avant dîner que le seul organisme qui soit efficace et ait quelque autorité dans toutes ces affaires, est celui représenté par M. Horner. La Commission canadienne des transports n'a aucune autorité pour ce qui est des taux ou quoi que ce soit. Je ne vois pas pourquoi ils soient inclus dans les dispositions de cette loi. Ces documents et renseignements devraient être déposés auprès de la Commission des pratiques restrictives du commerce. La Commission canadienne des transports ne sert à aucune fin utile, pratique, n'a aucune autorité, elle n'a pas de mandat dans la matière. On a l'impression qu'on les a eus là une fois de plus. C'est la bureaucratie qui a eu le haut la main et si M. Pickersgill était là, peut-être auriez-vous du mal à le trouver.

Le président: Est-ce que l'article 5, tel que modifié, est adopté?

M. Benjamin: Est-ce que les témoins pourraient nous dire pourquoi la Commission canadienne des transports est l'organisme désigné comme devant recevoir ces documents et non pas la Commission de pratiques restrictives du commerce?

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Tout d'abord, je vais essayer de répondre à M. Benjamin. La raison peut se trouver dans la deuxième expression, soit que la «Commission canadienne des transports» s'est attachée à la question des transports et c'est peut-être un centre efficace pour déposer ces renseignements et, troisième chose, c'est qu'ils connaissent ce qu'il en est en matière de transports, ils peuvent faire l'interprétation de ces documents et ils savent quand le signaler à l'attention des responsables de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions.

M. Horner: Croyez-vous qu'il est de votre devoir de savoir quand, et d'agir lorsque vous savez quand cela se présente...

M. Campbell: Oui, en ce qui me concerne.

M. Horner: Mais est-ce que toute la Commission partage...

M. Campbell: Je suis membre de cette Commission, je...

M. Horner: Je m'en rends compte, mais est-ce que toute la Commission est de cet avis? Est-ce que cela peut être une conclusion logique?

[Text]

Mr. Campbell: I am prepared to make that statement, yes.

Clause 5 as amended agreed to.

On Clause 6—*Time for filing of documents*

Mr. Horner: Clause 6, Mr. Chairman, here is the use of the words:

not later than sixty days

I am in support of the member for Fraser Valley...

An hon. Member: East.

Mr. Horner: East. I always get these East and West mixed up...

An hon. Member: It is better than Okanagan West, in the House of Commons.

Mr. Horner: After being a member here for some time, Mr. Chairman, you well understand that one can get mixed up after redistribution has just taken place particularly when we have had such notable members from Okanagan East and Okanagan West and now Fraser Valley East.

I am a member who is particularly in support of the amendment by the member for Fraser Valley East which in essence changed Clause 3 from "90 days" to "60 days." I wonder why the Commission feels that 60 days here is ample time and 90 days is not enough on the other occasion. It is purely giving notice in each case and that is the reason why I think there is a parallel between the two cases.

The Chairman: Are there no other questions?

Mr. Horner: I asked that question of Mr. Campbell. I wonder why he could say that?

Mr. Campbell: Frankly, Mr. Horner, I cannot answer the question because I do not see the parallel.

Mr. Horner: Both cases are giving notice of the enactment of the Commission's duties.

Mr. Campbell: The 90-day requirement in Clause 3 has to do with the contractual relationship between carriers and shippers. This "60 days" here is designed to give the conferences two months to put their affairs in order to comply with the requirements of this Act.

Mr. Horner: Okay, okay, in both cases, would the "60 days" not be ample time? The "60 days" are ample time for the conference

[Interpretation]

M. Campbell: Oui, je serais prêt à le dire.

L'article 5 ainsi modifié est adopté.

L'article 6—*Délai pour le dépôt des documents*

M. Horner: A l'article 6, voici l'expression pas plus de 60 jours.

A la suite de l'intervention du représentant de la circonscription de Fraser Valley...

Une voix: Est.

M. Horner: Je mélange toujours l'est et l'ouest...

Une voix: C'est mieux qu'Okanagan Ouest à la Chambre.

M. Horner: Monsieur le président, vous comprenez très bien que l'on peut se mêler un peu une fois qu'il y a eu le remaniement de la carte, surtout quand on a des députés d'Okanagan Ouest et Est et de Fraser Valley Est.

J'appuie cet amendement de l'honorable député de Fraser Valley Est et qui porte de 90 à 60 jours la disposition à l'article 3. Je me demande pourquoi ici on trouve qu'il est suffisant d'avoir 60 jours et que 90 jours doit valoir à l'article 3. Il s'agit simplement d'un préavis purement et simplement dans chacun des cas à l'article 3 et à l'article 6, mais c'est la raison pour laquelle il y a un parallèle entre les deux situations.

Le président: Pas d'autres questions?

M. Horner: Je pose ma question à M. Campbell.

M. Campbell: Monsieur Horner, je ne saurais répondre à votre question car je ne vois pas de parallélisme.

M. Horner: Dans les deux cas, il s'agit de donner un avis de la mise en vigueur des fonctions de la Commission?

M. Campbell: L'exigence du 90 jours à l'article 3 a trait au rapport contractuel entre la compagnie de navigation et l'expéditeur. La disposition portant sur les 60 jours est conçue pour donner un préavis de deux mois à la conférence pour mettre de l'ordre dans ses affaires et s'en remettre aux dispositions de cette Loi.

M. Horner: D'accord, est-ce que dans les deux cas «60 jours» ne seraient pas suffisants? 60 jours sont suffisants pour permettre à la

[Texte]

to file and put their affairs in order for the Commission. Would not 60 days be ample time for the shipper or the conference to notify one another that a change is coming about?

Mr. Campbell: With the very greatest respect, sir, I do not see any connection between the number of days here and the number of days...

Mr. Horner: All right, you do not see any connection between the number of days. I do. One is 90 days, the other is 60 days. The amendment purports to be 60 days rather than 90; 60 and 60 are equal in the giving of notice no matter what the clause may be and there is a parallel. I personally support the amendment of the member for Fraser Valley East in spite of what you said and everything else. I am prepared to vote accordingly after due consideration and supper hour and all whenever it comes up later on this evening. If you cannot offer any more argument than you have already offered in this clause, there is no reason why I should support your beliefs.

Clause 6 agreed to.

The Chairman: I believe we should come back to Clause 3 which...

Mr. Horner: I do not think it is fair, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any questions on Dr. Pringle's amendment to Clause 3? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would just like to know, Mr. Chairman, possibly Mr. Pringle could explain this point, whether or not the representation which has been made to him and his colleague, Mr. Howard, is from one individual processing plant or whatever it may be or the producers of apples, I presume, or is it from an association from that area inasmuch as these people are represented on the council in this...

Mr. Pringle: The information I have, Mr. Chairman, is that it is from the association within that area. Whether there are more than the B.C. Tree Fruits involved, I am not sure but it pertains to the wishes of the people growing, processing and shipping fresh fruits throughout the world so...

Mr. Skoberg: Are you aware whether or not these people are on the Canadian Shippers' Council that has been referred to by...

[Interprétation]

Conférence de déposer le document et de mettre de l'ordre pour la Commission. Est-ce que 60 jours ne seraient pas suffisants pour que l'expéditeur ou la conférence s'avisent mutuellement qu'il y ait suffisamment de temps à la suite de ce changement qui se présente?

M. Campbell: Avec tout le respect que je vous dois, je ne vois pas le rapport qui puisse exister entre ce nombre de jours...

M. Horner: D'accord, vous ne voyez pas le rapport qui existe. Moi, je le vois. L'un est de 90 jours, l'autre de 60 jours et l'amendement vise à porter 60 dans le deuxième cas. 60 et 60, c'est la même chose lorsqu'il s'agit d'un préavis quelle que soit la disposition. Il y a donc un parallèle et en ce qui me concerne j'appuie l'honorable député de Fraser Valley-Est et son amendement, malgré ce que vous avez dit et tout le reste.

Je suis prêt à voter en conséquence, après avoir longuement étudié la question pendant l'heure du dîner. Si vous n'avez pas d'autres arguments à présenter que celui que vous nous avez servi jusque-là, je ne vois pas pourquoi je devrais appuyer votre thèse.

L'article 6 est adopté.

Le président: Je crois que maintenant il serait bon de revenir à l'article 3 qui...

M. Horner: Ce n'est pas équitable.

Le président: Auriez-vous des questions à poser sur l'amendement de M. Pringle à l'article 3? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je voudrais simplement savoir, monsieur le président, peut-être que M. Pringle pourrait nous expliquer ce point de vue, si les instances ont été faites à son collègue M. Howard et lui-même, est-ce à partir d'une centrale de transformation ou est-ce qu'il s'agit des producteurs de pommes, je pense, ou d'une association de cette région en autant que ces personnes soient représentées au sein du Conseil...

M. Pringle: D'après les renseignements que je possède, monsieur le président, cela vient de l'association de cette région. Qu'il y ait plus que ces producteurs de la Colombie-Britannique en cause, je n'en suis pas sûr, mais enfin cela va suivant les désirs de ces producteurs et de ces spécialistes de la transformation de l'expédition des fruits frais...

M. Skoberg: Est-ce que vous savez si ces gens font partie du Conseil des expéditeurs auquel...

[Text]

Mr. Pringle: I understand they are on the Council. Is that correct? B.C. Tree Fruits.

Mr. Campbell: B.C. Tree Fruits are members of the Canadian Horticultural Association, and the Canadian Horticultural Association is a constituent member of the Canadian Shippers' Council.

Mr. Pringle: There is your answer to that one.

Mr. Benjamin: May I ask, Mr. Chairman, was any representation received from the representative of the Horticultural Association about this matter of "60 days" rather than "90 days" notice as it pertains to fruit?

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I can say that representations have been received from the Canadian Shippers' Council, which includes the Canadian Horticultural Association, to the effect that this Bill meets the requirements, they are satisfied with it and, with particular reference to the 90 days, they think it is proper.

Mr. Benjamin: Then you have no knowledge of what went on in the Shippers Council—whether or not the B.C. Tree Fruits Limited or horticultural section of the Shippers' Council had a chance to make their representations, which in turn would have been passed on to you.

Mr. Campbell: I am not privy to the inner workings of the Shippers Council but I understand that the Shippers Council, as a council, is unaware of these representations.

Mr. Benjamin: Is unaware?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it seems to me that somewhere or other it is very possible that the B.C. Tree Fruits people's representation got lost in the shuffle between the Horticultural Society and the Shippers Council and that those representations really did not get made when the Bill was presented or shown to them.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I heard Mr. Howard this morning make his arguments in favour of this amendment, I heard Mr. Campbell replying this afternoon, and I must say that the arguments put forward by Mr. Campbell are pretty strong.

First of all, Mr. Howard did not deal with the fact that the notice is a two-way affair and that the Conference also would be able to

[Interpretation]

M. Pringle: Si je comprends bien, ils sont présentés au sein du Conseil. B.C. Tree Fruits.

M. Campbell: B.C. Tree Fruits fait partie de l'Association canadienne des horticulteurs qui fait aussi partie du Conseil canadien des expéditeurs.

M. Pringle: Voilà votre réponse.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander si on a reçu des instances des représentants de l'Association canadienne des horticulteurs au sujet de ces 60 jours?

M. Campbell: Nous l'avons reçu du Conseil canadien des expéditeurs qui comprend le Conseil canadien des horticulteurs à l'effet que cela réponde à leurs exigences, qu'ils en sont satisfaits et tout particulièrement pour ce qui est des 90 jours, ils croient que c'est tout à fait approprié.

M. Benjamin: Vous ne savez donc pas du tout ce qui se passe au sein du Conseil des expéditeurs ou pour ce qui est de représentants des horticulteurs ou des producteurs de pommes et autres de la Colombie-Britannique qui font partie du Conseil?

M. Campbell: Je ne sais pas ce qui se déroule au Conseil canadien des expéditeurs. Si je comprends bien, tout de même, ce Conseil, en tant que tel, n'est pas au courant de ces instances.

M. Benjamin: On n'est pas au courant?

M. Campbell: Non.

M. Benjamin: Alors, il se peut fort bien que B.C. Tree Fruits ait dérivé quelque peu le long du parcours et que ces instances n'aient pas été acheminées, disons, jusqu'à leur destination, au moment où l'on a préparé ce projet de loi.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, j'ai entendu M. Howard ce matin lorsqu'il a présenté son argument en faveur de son amendement et j'ai aussi entendu la réponse de M. Campbell cet après-midi et je dois dire que la réponse fournie par M. Campbell est assez forte tout de même.

Après tout, M. Howard n'a pas parlé du fait que la vie va dans les deux sens et la conférence serait aussi en mesure de l'annuler dans

[Texte]

cancel in 60 days. I would hate to vote for this amendment and then find out that the majority of the people among the fruit growers did not want this kind of thing because it might leave them out on a limb.

Mr. Horner: It is too bad Mr. Howard could not have been here to present the argument.

Mr. Allmand: That is right. Secondly, the international aspect, whereby one end of the agreement would be cancellable in 60 days, would contrast with the 90 days on the other end, and I think that is a serious thing. I would be inclined to vote against this.

Now if Mr. Howard has solid arguments perhaps he could re-introduce it in the House, as suggested by Mr. Bell this afternoon, and then we could reconsider it.

I think it would be serious for us to accept this amendment now. I would vote against the amendment.

The Chairman: Those in favour of Mr. Pringle's amendment on behalf of Mr. Howard, would you please stand.

Amendment negatived.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you leave that clause may I offer a suggestion?

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: Before we leave Clause 3 may I offer a suggestion as a compromise, and then find out what Mr. Campbell and Mr. Pringle think of it.

Would it be helpful to the tree fruit or the fresh fruit shippers if that clause had an additional few words in it that would say something along the line "except in the case of fresh fruit not more than 90 days"? This would leave it open, for example, to the apple shippers to try to negotiate something less than 90 days with the carrier. Could we put this one exception in to the 90 days, that any time after 90 days they may give notice of termination of a contract? How would you feel, Mr. Campbell, about adding a few words saying that except in the case of fresh fruits, not more than 90 days, and then leave it for the shipper and the carrier to negotiate? If they can negotiate 70 days in the case of apples, it is up to them.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I just have heard the arguments I put forth this afternoon eloquently supported.

Mr. Horner: By one Liberal.

Mr. Campbell: But eloquence is eloquence, Mr. Horner. With respect to fresh fruits, I am not sure it would be suitable to the circum-

[Interprétation]

les 60 jours. J'hésiterais à voter en faveur de cet amendement sans voir ce qu'il en est et la raison pour laquelle les pomiculteurs ne veulent pas cette disposition.

M. Horner: M. Howard devrait être là pour faire cette présentation.

M. Allmand: Oui. Il y a aussi cet aspect sur le plan national. Lorsque cette entente pourrait être annulée dans les 60 jours, par contrat, c'est aux 90 jours, vous serez plutôt portés à voter contre maintenant et M. Howard aura peut-être des arguments.

Peut-être pourrait-il revenir à la charge cet après-midi, comme M. Bell l'a suggéré cet après-midi. Ensuite, nous pourrions le réétudier.

Je voterais contre l'amendement.

Le président: Ceux qui sont en faveur de l'amendement présenté par M. Pringle au nom de M. Howe, veuillez vous lever.

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Avant de quitter l'article 3, permettez-moi de vous faire une suggestion.

Le président: A l'ordre.

M. Benjamin: Voyons ce qu'en pensent M. Campbell et M. Pringle.

Est-ce que cela pourrait être utile pour un producteur de fruits frais si cet article était prolongé? Les expéditeurs de pommes pourraient négocier pour obtenir quelque chose de moins de 90 jours avec le transporteur. Après 90 jours, il pourrait donner un avis de fin de contrat. Qu'en pensez-vous, monsieur Campbell, si on ajoutait tout simplement ces quelques mots disant que, sauf dans le cas des fruits frais, pas plus de 90 jours, et laisser le soin aux expéditeurs et aux transporteurs, de négocier? Ils peuvent négocier 70 jours dans le cas des pommes.

M. Campbell: Je viens d'entendre l'argument que je vous ai présenté cet après-midi et qui a vraiment été appuyé avec éloquence.

M. Horner: Par un libéral.

M. Campbell: Pour ce qui est des fruits frais, je ne suis pas tout à fait sûr que cela convienne aux circonstances. Il s'agit d'une

[Text]

stances because, as I understand it, this is a special plea from one area that grows fresh fruits. I am not sure at all that it would satisfy those who grow fresh fruits in Ontario or Nova Scotia, for example. We have not heard from them. The Horticultural Association has been silent.

Mr. Benjamin: All I was suggesting, Mr. Campbell, was that if there was some way, perhaps with some additional wording, of lessening the rigidity of that clause it would give a little more freedom to both the shipper and the carrier, and if they could negotiate something less than 90 days to terminate a contract they could.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, my amendment has been defeated and I think we now should advise Mr. Howard that it is possible for him to get representation of a wider nature which would be more satisfactory to the sponsors of the Bill—and he can do this. So I would suggest, because I am the mover, that we move on in view of the circumstances. He now has an opportunity to revise or propose again.

Mr. Horner: He has to give 24 hours notice in the House.

Clauses 3, 7, 8, 9 and 10 agreed to.

On Clause 11—*Inquiry and report by Director.*

Mr. Skoberg: Just a minute. We get back once again to the powers of the Minister of Consumer and Corporate Affairs.

Mr. Horner: What clause are you on?

Mr. Skoberg: Clause 11. Would Mr. Henry elaborate on the jurisdiction between the two Departments, the CTC and the Minister of Consumer and Corporate Affairs, in regard to the policing of this particular Bill before us.

Mr. Henry: Do you mean between the Department of Consumer and Corporate Affairs and the Canadian Transport Commission?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Henry: Well the Canadian Transport Commission for the purposes of this Bill, as Mr. Campbell has explained, is really a filing depository where the rates are filed at present because the conferences since the inquiry have come forward and filed their rates. They have been available to the public for

[Interpretation]

demande particulière venant d'un secteur représentant les fruits frais. Je ne sais pas ce qu'il en est des producteurs de fruits frais en Ontario ou en Nouvelle-Écosse, nous ne savons pas ce qu'ils en pensent. L'Association canadienne des horticulteurs n'a pas fait d'instances.

M. Benjamin: Tout ce que nous proposons monsieur Campbell, c'est qu'avec un libellé additionnel, on enlèverait un peu de la rigueur de cet article, afin de donner un peu plus de liberté d'action à l'expéditeur et au producteur, de négocier la fin d'un contrat, s'il désire avoir moins de 90 jours.

M. Pringle: Mon amendement a été rejeté et peut-être pourrions-nous dire maintenant à M. Howard qu'il lui serait possible de recevoir des instances beaucoup plus pratiques et qui pourraient être plus satisfaisantes pour les parrains du bill. Alors, si on peut me permettre une suggestion, en tant que motionnaire de cet amendement, il faudrait que nous passions à un autre sujet. Il aura l'occasion tout de même de représenter.

M. Horner: Il doit donner un préavis de 24 heures à la Chambre.

Les articles 3, 7, 8, 9 et 10 sont adoptés.

L'article 11—*Enquête et rapport par le directeur*

M. Skoberg: Je pense que nous revenons au pouvoir du ministre de la Consommation et des Corporations.

M. Horner: A quel article sommes-nous?

M. Skoberg: A l'article 11. Je me demande si M. Henry ne pourrait pas élaborer un peu plus pour ce qui est de ce projet de loi quant à la compétence qui existe à la Commission canadienne des transports et aussi celle du ministre de la Consommation et des Corporations pour ce qui est de ce projet de loi dont nous sommes saisis.

M. Henry: Est-ce que cela signifie la distinction à faire entre le ministère de la Consommation et des Corporations et la Commission canadienne des transports?

M. Skoberg: Oui.

M. Henry: La Commission canadienne des transports, comme M. Campbell vous l'a expliqué, est simplement une chambre de compensation où on dépose les taux en ce moment. La conférence, depuis l'enquête, a déposé ses taux qui sont à la disposition du public depuis quelque temps déjà et en plus

[Texte]

some time. Then, in addition to that, under the Bill there is the filing of the contracts and the other information contained in clause 3.

This is course is material which is available to the Director under the Combines Act and it is just a mechanical procedure of making sure that we have information about all the matters filed. In other words, there will be no problem whatever about this because we already have a liaison arrangement with the Canadian Transport Commission with respect to mergers of transportation companies. We are notified of course, but we have a procedure for carrying on beyond that. I foresee absolutely no difficulty whatever in obtaining information from the Commission about shipping conferences that are filed.

It is up to us, of course, to make use of that information. I would expect that as the operations of the conferences develop under the exemption which this Bill will give, we will be informed from time to time by people who think the conferences are not acting fairly, or are acting beyond the exemption which they have. I am sure they will communicate with us, as they did in great numbers during the time that our inquiry was proceeding under the Act. I do not have any doubt whatever that we will be informed by the public.

Then, of course, it becomes a question of seeing whether the conferences have complied with Clause 3 which gives them the exemption and then seeing whether they have done anything under Clause 4 which takes away the exemption. This, of course, requires looking at complaints made to us and, if necessary, on the basis of those complaints, undertaking an inquiry under Clause 11. If I could put it this way, the onus is on us to obtain the information. The basic information concerning the exemption is with the Commission and we have access to it. The rest, I think, is up to the public to keep us informed about their problems.

The Chairman: Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Henry if the withdrawal of exemptions is the prerogative of the Transport Commission or you?

Mr. Henry: I did not quite hear the last of your question. Is the prerogative of the...

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Henry: The withdrawal of exemptions?

Mr. Benjamin: Yes.

[Interprétation]

de cela le dépôt des contrats et des autres renseignements qui se trouvent à l'article 3.

Cela, bien entendu, est à la disposition du directeur en vertu des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. C'est une simple procédure qui vise à s'assurer que nous ayons tous les renseignements sur toutes ces questions qui ont fait l'objet de dépôts. Nous avons déjà des rapports de prévus avec la Commission canadienne des transports, pour ce qui est du fusionnement de compagnies de transport. Nous en sommes avisés, mais nous avons une procédure pour acheminer ces interventions et nous n'éprouvons aucune difficulté à obtenir les renseignements sur les conférences de compagnies de navigation qui déposent ces documents.

C'est donc à nous d'utiliser ces renseignements. Je m'attendrais à ce que, au fur et à mesure que les conférences se manifestent suivant les dispositions de ce bill, nous serons informés de temps à autre par ceux qui sont d'avis que la conférence n'agit pas en toute justice ou dépasse les cadres des exemptions prévues. Je suis sûr ces gens nous les communiqueront comme ils l'ont fait en très grand nombre au moment où nous avons fait enquête, tel que le prévoyaient les dispositions de la Loi. Je n'ai aucun doute, le public nous informera.

Ensuite, il y a ces autres questions qui se posent à savoir si les conférences s'en sont tenues aux dispositions de l'article 3 qui leur donne de l'exemption et de voir s'ils ont fait quoi que ce soit en vertu de l'article 4 ce qui exige l'étude des griefs qui nous sont formulés, et s'il le faut, en vertu de ces griefs, initier une enquête prévue en vertu de l'article 11.

C'est donc à nous d'obtenir les renseignements. Les principaux renseignements sont déployés auprès de la Commission des Transports et nous y avons accès. Quant au reste, c'est au public de nous renseigner quant à leurs problèmes.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Henry ce qu'il en est du retrait des exemptions et si cela relève de la Commission canadienne des Transports ou de votre commission?

M. Henry: Je n'ai pas tout à fait compris. Est-ce la prerogative...

M. Benjamin: Oui.

M. Henry: Le retrait des exemptions?

M. Benjamin: Oui.

[Text]

Mr. Henry: There is no provision, Mr. Chairman, for withdrawing the exemption, apart from failure to comply with the provisions of Clause 3 or Clause 4.

Mr. Benjamin: This means then that their exemption is automatically cancelled. It does not require anything formal from the Transport Commission or yourself.

Mr. Henry: That is right.

Mr. Benjamin: Before supper, Mr. Chairman and Mr. Henry, you said that you may on your own initiative—you do not have to wait for anybody to bring anything to you—cause an investigation.

I am a little bit worried about the wording of Clause 11(1):

The Director upon his own initiative may, and upon direction from the Minister of Consumer and Corporate Affairs...

Does this mean that you may have your own initiative, but do you require—it says, "...and upon direction"—the direction of the Minister to proceed?

Mr. Henry: No, no, there are two ideas here. The first line and a half gives discretion to the Director. It is an authority, a permission, a power to undertake an inquiry on his own initiative. Now, that requires nothing else whatever but the initiative of the Director and this is a concept we already have in the Combines Investigation Act.

The second way of putting the Director in motion, if you like, is that the Minister of Consumer and Corporate Affairs may direct him to undertake an inquiry. In other words, the government has power to order an inquiry.

Third, the Restrictive Trade Practices Commission can also request an inquiry.

Mr. Benjamin: It is a case then, that you may, but if the Minister or the Commission ask, you shall?

Mr. Henry: That is right.

Mr. Horner: What Commission are you referring to?

Mr. Henry: Restrictive Trade Practices Commission in Clause 11.

Mr. Horner: I understood "Commission" meant something else in this Bill.

My question refers to the latter part of Clause 11(1) which says:

...of any goods or restraining or injuring trade or commerce in relation to any goods.

[Interpretation]

M. Henry: Il n'y a pas de dispositions prévues pour ce qui est des exemptions à partir du fait que l'on n'a pas su s'en tenir aux dispositions de l'article 3 ou de l'article 4.

M. Benjamin: Ce qui veut dire que l'exemption est annulée d'emblée. Il ne faut pas que la Commission canadienne des Transports ou votre commission prenne des dispositions précises.

M. Henry: C'est juste.

M. Benjamin: Avant le dîner, monsieur le président, vous avez dit que vous pouvez suivant votre initiative, vous n'avez pas à attendre à ce qu'on vous signale le cas.

Ce qui me préoccupe quelque peu c'est le libellé de l'article 11 1):

(1) Le directeur peut, de sa propre initiative, et doit, sur directive du ministre de la Consommation et des Corporations...

Est-ce que cela signifie que vous pouvez utiliser votre propre initiative, mais est-ce qu'il faut le faire «sur directive du ministre de la Consommation et des Corporations».

M. Henry: Non. Il y a deux idées ici. Tout d'abord, cela donne une discrétion au directeur. C'est une autorité, une discrétion au pouvoir de faire une enquête suivant sa propre initiative. Il s'agit donc du simple ressort du directeur et de son initiative. Nous l'avons déjà ce concept dans la loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Le ministre de la Consommation et des Corporations peut lui donner des directives pour qu'il fasse enquête. En d'autres mots, le gouvernement a aussi le pouvoir d'exiger une enquête.

Troisièmement la Commission sur les pratiques restrictives du commerce peut aussi demander enquête.

M. Benjamin: Vous pouvez le faire, mais si le ministre et la Commission le demande, vous devez alors le faire.

M. Henry: C'est juste.

M. Horner: De quelle commission voulez-vous parler?

M. Henry: La Commission sur les pratiques restrictives du commerce à l'article 11.

M. Horner: La Commission a quelque chose d'autre ailleurs dans ce bill.

Maintenant, je voudrais poser ma question sur la deuxième partie de l'article 11 (1):

...de marchandises ou qu'elles restreignent ou compromettent le commerce relativement à des marchandises.

[Texte]

Would the latter part of that sentence...
...restraining or injuring trade or commerce in relation to any goods.

At any time have to deal with the question of location of the restraining of goods or injuring trade?

Mr. Henry: It might apply to a locality or it might apply to Canada in general.

Mr. Horner: It might well apply to a locality?

Mr. Henry: Oh, yes.

Mr. Horner: I want that clearly understood by the Committee.

Mr. Henry: Oh, yes, there is no question about that.

Mr. Horner: Let us take a look at Clause 11(2). Would a locality apply there, too? It says:

...shall consider any evidence or material brought before it by the Director, together with such further evidence and material as it considers advisable...

Could the evidence referred to here on two occasions have to do with a locality which would cause an inquiry?

Mr. Henry: Yes.

Mr. Horner: I am thinking of Hudson Bay. I am thinking of Prince Rupert, and also Halifax and Saint John.

Mr. Henry: The best way to express this, I think, Mr. Chairman, is this. Normally, when you are thinking in terms of competition policy, you are thinking in terms of certain goods in a market and the market is normally limited by some boundaries whether it is a regional boundary such as, say, the Hudson Bay area, the Halifax area. It does not much matter.

Mr. Horner: The climate—Canada is limited to a lot of things by the climate.

Mr. Henry: The climate, too, that is right, and economic factors which divide markets. There is no question about this. An inquiry could be run in relation to the lessening of competition or injuring trade and commerce in a particular market in Canada which is a local area.

Mr. Horner: Yes, but we do not involved the climate in the limiting of the market. Do you see what I mean? We involve the shipping conference.

[Interprétation]

la dernière partie de la phrase
...qu'elles restreignent ou compromettent le commerce relativement à des marchandises...

d'après l'emplacement à n'importe quel moment pour ce qui est de la restreinte.

M. Henry: Cela peut avoir trait à un endroit ou à l'ensemble du Canada.

M. Horner: Cela peut fort bien s'appliquer à un endroit.

M. Henry: Oui.

M. Horner: Je voudrais bien que le Comité le comprenne.

M. Henry: Aucun doute là-dessus.

M. Horner: Voyons maintenant le paragraphe (2) de l'article 11, on parle aussi de l'emplacement, est-ce que cela s'applique? On dit:

(2) ...doit examiner toute preuve ou pièce produite devant elle par le directeur ainsi que les preuves et pièces supplémentaires qu'elles considèrent opportunes...

Est-ce que ces preuves peuvent avoir trait à un endroit qui pourrait entraîner une enquête?

M. Henry: Oui.

M. Horner: Je songe entre autre à Hudson Bay, Prince Rupert, Halifax et à Saint-Jean.

M. Henry: La meilleure façon de le formuler, monsieur le président, est ce qui suit. Lorsque vous pensez à une politique, vous songez en fonction des marchandises ou des denrées pour un marché. Le marché habituellement est limité disons par certaines frontières qu'elles soient régionales, disons, la région de la baie d'Hudson, de Halifax.

M. Horner: Le Canada limité pour biens des choses en fonction du climat.

M. Henry: Oui, aussi les conditions des marchés. C'est bien évident. Une enquête peut être faite par rapport à une restreinte du commerce. C'est une région locale.

M. Horner: Et on n'implique pas le climat lorsqu'on restreint le commerce, mais la conférence maritime.

[Text]

Mr. Henry: Yes, this is right. This is the question of whether the operations of the shipping conference and the practices of the conference can limit facilities or lessen competition.

Mr. Horner: We do not involve the location or the climate in the lessening of the competition, we involve the conference.

Mr. Henry: We involve the conference, yes. We involve the conference and the activities of the conference in relation to lessening competition.

Mr. Horner: So, if a particular area subject to a particular climate would like to appeal a specific rate or a specific action by a conference, they could well do it and cause an inquiry into the operations of that conference?

Mr. Henry: Yes, this would be quite feasible.

Mr. Horner: Fine.

Clause 11 agreed to.

Clause 12 agreed to.

Clause 13 agreed to.

Clause 14 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 1 carry? Mr. Rock?

Mr. Rock: Mr. Chairman, before we pass Clause 1, I would just like to know when this Bill becomes law what will be the cost to the taxpayer, that is, to execute this legislation and to police this legislation? Also, is there going to be any new office space needed and will the Department of Consumer and Corporate Affairs and the Canadian Transport Commission hire more people because of this legislation?

The Chairman: Mr. Campbell?

Mr. Campbell: The expectation, sir, is that the financial effect of this Bill will require one administrative officer and four or five clerks.

Mr. Rock: So every time we pass legislation there is always and administrative officer hired for that particular legislation?

Mr. Campbell: I cannot speak, sir, on what happens every time we pass legislation.

[Interpretation]

M. Henry: C'est juste. C'est la question à savoir si les opérations de la conférence limitent la concurrence.

M. Horner: Il s'agit de la conférence et non pas du climat ou de l'endroit.

M. Henry: Oui, de la conférence et de ses activités par rapport à la concurrence.

M. Horner: Lorsqu'il s'agit d'un endroit suivant un climat donné et alors si cet endroit vous interjetait appel à l'égard d'un taux précis ou d'une action d'une conférence maritime, alors il pourrait le faire et susciter une enquête sur les opérations de cette conférence.

M. Henry: Oui, ce serait possible.

M. Horner: Merci.

L'article 11 est adopté.

L'article 12 est adopté.

L'article 13 est adopté.

L'article 14 est adopté.

Le président: L'article 1 est-il adopté? Monsieur Rock.

M. Rock: Avant d'adopter l'article 1, monsieur le président, je voudrais simplement savoir quand ce bill deviendra loi. Qu'est-ce qu'il en coûtera aux contribuables soit pour voir à l'application de cette législation et exercer la surveillance? Est-ce qu'on aura besoin de nouveaux bureaux disons au ministère de la Consommation et des Corporations, au ministère des Transports ou à la Commission canadienne des transports. Est-ce que nous devons avoir recours au service d'un personnel additionnel à la suite de cette législation?

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Monsieur, nous croyons que les effets financiers de ce bill seront que, il faudra un officier responsable de l'administration et 4 ou 5 autres commis.

M. Rock: Chaque fois que nous adoptons une loi, il y a toujours un officier responsable de l'administration qui est embauché pour faire ce travail en fonction de cette législation.

M. Campbell: Je ne saurais vous dire ce qui se passe à chaque fois qu'on adopte une loi.

[Texte]

Mr. Rock: But here you will have one officer and about four employees?

Mr. Campbell: This is an estimate.

Mr. Rock: Will this be with CTC or...

Mr. Campbell: Yes, the CTC for filing purposes.

Mr. Rock: Will the Department of Consumer and Corporate Affairs have to hire some people also because of this legislation?

Mr. Henry: Mr. Chairman, we do not plan to do this, but it may turn out we will have to if we decide to undertake a major inquiry under Clause 11, in which case we would have to decide whether we would get outside consultants or do it within our own resources.

At present we would plan to deal with the program under Clause 11 with our existing resources in the same way as we did the inquiry into shipping conferences in 1962. It would cost us some money, there is no question about that. I should think it would probably cost us \$20,000 anyway, which is low, to do a major inquiry under Clause 11.

Mr. Rock: Could you not find anyone in the Department of Transport to just take over this load with all the other loads, rather than having an administrative officer for such a purpose?

Mr. Campbell: In that respect, the Canadian Transport Commission has, as one of its committees, the railway Transport Committee, former Board of Transport Commissioners of Canada, which files tariffs numbering in the tens of thousands. This, in fact, is a very small increment to that filing load.

Mr. Rock: Thank you.

Clause 1 agreed to.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I just wonder, Mr. Chairman, whether or not there is any idea how many regulations will have to be passed through order in Council for Bill C-184 to become effective in the entire area of the Bill?

Mr. Campbell: I would think one Order in Council saying that the Bill is now in effect.

Mr. Skoberg: You mean there are no regulations that have to be involved in this par-

[Interprétation]

M. Rock: Mais là il y a un officier et cinq employés.

M. Campbell: Cela pourrait être moins.

M. Rock: Avec la Commission canadienne des transports?

M. Campbell: Oui, à la Commission canadienne des transports.

M. Rock: Au ministère de la Consommation et des Corporations, est-ce qu'on devra avoir un personnel additionnel à la suite de cette loi?

M. Henry: On ne prévoit pas le faire. Mais il se peut fort bien qu'on ait à le faire si nous décidons, disons, de faire toute une enquête en vertu de l'article 11 et alors, nous devrions décider si nous devons avoir recours au service d'experts-conseils de l'extérieur ou à nos propres services. En ce moment, nous prévoyons procéder ce programme prévu en vertu de l'article 11 avec les ressources actuelles tout comme nous l'avons fait pour l'enquête de 1962 sur les conférences maritimes. Il en coûtera un peu d'argent, c'est bien évident. Si vous croyez qu'il vous en coûtera peut-être \$20,000, ce qui est très peu, disons pour faire toute une enquête en bonne et due forme en vertu de l'article 11.

M. Rock: Mais au ministère des Transports, il ne pourrait pas y avoir quelqu'un qui pourrait assumer cette responsabilité avec tout le reste plutôt que d'avoir un officier responsable de l'administration, spécifiquement à cette fin?

M. Campbell: A cet égard, la Commission canadienne des transports a un comité, le comité des chemins de fer des Transports. C'est l'ancienne commission des transports du Canada.

M. Rock: Merci.

L'article 1 est adopté.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je me demandais tout simplement si nous avons une idée du nombre de règlements que nous devons adopter et des décrets en conseil que nous devons avoir pour que le Bill C-184 puisse être vraiment exécutoire dans toutes ces dispositions.

M. Campbell: J'imagine qu'un seul décret ministériel suffirait.

M. Skoberg: Il n'y a pas de règlements qui doivent être mis en cause pour le Bill, car je

[Text]

ticular Bill, because I have found that the Bills means very, very little in so far as governments and people are concerned until the regulations are put into effect. As far as you are concerned, there are no regulations. They are all contained within this Bill at this particular time.

Mr. Campbell: That is right.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: If you want to finish Clause 1, Mr. Chairman, I would like to ask a question.

Clause 1 agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you do that may I ask if you and the Committee would agree to go back to Clause 2? I realize that it was carried earlier in the meeting but there is a point in it that I missed and with the kindness of the Committee I would appreciate if we could revert to Clause 2. I suppose I am really asking for another run at it.

The Chairman: Unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Why, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the light of answers and discussion this evening after Clause 2 was dealt with, I would like to move that Clause 2 (a) be amended by deleting the words "Canadian Transport Commission" and substituting therefor "Restrictive Trade Practices Commission". If I have a seconder, I would like to speak to that.

The Chairman: That would affect the whole Bill, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: And the definitions, yes. Do I have a seconder?

Mr. Skoberg: I will second it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my reasons for moving the amendment are—and I apologize to the Committee but the answers we got later this evening after we had already dealt with Clause 2 caused me to move this motion—that we have already been advised

[Interpretation]

trouve que le Bill signifie très peu pour ce qui est du gouvernement, et des personnes, jusqu'à ce que les règlements soient en vigueur. A votre avis, tous les règlements se trouvent dans le projet de loi?

M. Campbell: Oui.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si vous voulez finir l'article 1, avant, j'aimerais poser une question.

L'article est adopté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Devrions-nous faire rapport du bill?

M. Benjamin: Avant de le faire, monsieur le président, est-ce que je pourrais vous demander, à vous, et aux membres du Comité, s'ils auraient des objections à revenir à l'article 2. Je comprends qu'il a été adopté plus tôt, au cours de la réunion, mais j'ai manqué un point à ce sujet. Avec l'indulgence du Comité, je vous serais reconnaissant de revenir à l'article 2. En fait, je vous demande de poser d'autres questions.

Le président: Consentement unanime?

Des voix: D'accord?

Le président: Pourquoi, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à la lumière des réponses et des discussions que nous avons eues, ce soir, après l'adoption de l'article 2, c'est la raison pour laquelle d'ailleurs, je demandais si on pouvait y revenir, mais j'aimerais proposer que l'article 2a soit modifié, en éliminant l'expression «Commission canadienne des transports» et en remplaçant cette expression par «Commission des pratiques restrictives du Commerce».

Le président: Cela toucherait au Bill dans son entier.

M. Benjamin: Oui, les définitions. Est-ce que j'ai quelqu'un pour m'appuyer?

M. Skoberg: Je vais l'appuyer.

M. Benjamin: Je m'excuse auprès du Comité. En fait, les réponses qu'on a reçues ce soir m'ont incité à proposer cette motion, après l'adoption de l'article 2. La raison c'est qu'on nous a déjà dit que la Commission canadienne des transports a, en fait, aucune

[Texte]

that the Transport Commission has in fact no authority. It is nothing more than a repository for documents.

The exemptions in the Bill from the Restrictive Trade Practices Commission are automatically withdrawn by the Bill in the event that the conferences would default under Clauses 3 and 4. So here again the Canadian Transport Commission has no business and no authority. This would mean, in view of the fact that the policemen, so to speak, of this Act, are the Restrictive Trade Practices Commission, that the Canadian Transport Commission is being brought in purely as a supernumerary for no particular purpose other than it happened to have some space for files—and because of the word “Transport”, and ships are transport.

These are the only two reasons that have been put forward for the Canadian Transport Commission's being involved in any way in this Bill. It seems to me that until such time as there are wider laws in our Transportation Act or anywhere else affecting ocean transportation, then there is really no purpose served by having the Canadian Transport Commission in this whatsoever. No other reason has been presented to us, a part from these two—the one being that they have a place in which to store and file documents and the other, the word “transport”. It would make much better sense, make for much better enforcement of the Bill for the Restrictive Trade Practices Commission to carry out its own inquiries because it would get documents and so on first-hand and not second or third-hand. This just makes good practical sense in terms of this Act being enforced subsequent to its being passed in the House of Commons.

Mr. Pringle: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I appreciate the approach made by Mr. Benjamin but I must disagree with him. In the first instance, this Bill is under the auspices of the Minister of Transport or the Department of Transport. Mr. Campbell is here representing the Department of Transport. He has been kindly assisted by representatives from the Department of Consumer and Corporate Affairs but it effectively is a transport problem. Keeping this within the realm of the Department of Transport will mean keeping it a neat, tidy arrangement.

[Interprétation]

autorité. Elle ne se trouve qu'à rassembler les documents.

Les exemptions ou les exclusions qui se trouvent dans le projet de loi, pour ce qui est de la Commission des pratiques restrictives du Commerce, elles sont retirées automatiquement s'il y avait contravention en vertu des articles 3 et 4. Et, ici encore, la Commission canadienne des transports n'a aucune autorité, aucune affaire, dans ce sens. Vu le fait que les surveillants de l'application de cette Loi se trouve effectivement à être la Commission des pratiques restrictives du Commerce, il me semble que la Commission canadienne des transports se trouve surnuméraire pour aucune raison, sauf pour recueillir les documents et, en raison du fait que l'expression «transports» et que les navires se trouvent à relever des transports.

Voilà les seules raisons pour que la Commission canadienne des transports s'y trouve mêler. Il me semble alors que l'organisme tout désigné, jusqu'à ce qu'il y ait une mesure législative plus vaste, visant le transport maritime. Alors, d'ici ce temps-là, la Commission canadienne des transports ne sert aucune fin utile dans le projet de loi. Aucune raison ne nous a été donnée sauf qu'il faut absolument avoir un endroit où déposer les documents et, deuxièmement, le fait que l'expression «transports» s'y trouve. Alors, il me semble que cela aurait beaucoup plus de sens. L'application de la Loi sera observée plus facilement, et ça serait beaucoup plus facile pour la Commission des pratiques restrictives du Commerce de pouvoir mener ses propres enquêtes, car elle pourrait obtenir les documents voulus de première main, et non pas de seconde main. Cela est tout simplement pratique et plein de sens, si nous voulons que cette Loi soit appliquée, après l'adoption aux Communes.

M. Pringle: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Je comprends l'attitude de M. Benjamin, monsieur le président, mais je dois exprimer mon désaccord. Tout d'abord, le Bill est parrainé par le ministre des Transports et le ministère des Transports. M. Campbell est ici pour représenter le ministère des Transports. Il a été si gentiment aidé par le représentant du ministère de la Consommation et des Corporations, mais en fait, il s'agit d'un problème de transports, qui arrange tout si on le garde dans le domaine du ministère des Transports.

[Text]

We are fortunate that we do not require a lot of administration from the Department of Transport, as point out by Mr. Benjamin, but if we change this to the Consumer and Corporate Affairs, we will be placing the Department of Transport in jeopardy as far as this Bill is concerned. Inasmuch as they really administer transportation in Canada, we would be just putting the shoe on the other foot. It rightly belongs in Transport and I would like to suggest to Mr. Benjamin and the Committee, if I may Mr. Chairman, that he withdraw the amendment on those grounds.

The Chairman: Order, please.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I would like to speak to this amendment. I might say the amendment arose out of some questions that I had asked. I would like to draw the Committee's attention to this the fact that Bill, C-184, is:

An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act.

The Combines Investigation Act is a direct arm of the Restrictive Trade Practices Commission and therefore this Bill exempts certain companies and shipping lines from investigation by the Restrictive Trade Practices Commission if they live up to a number of criteria which are spelled out in Clause 4. The exemptions are spelled out in Clause 3 and I draw the Committee's attention to the first two lines of subclause (1) of that Clause on page 2 which says:

Subject to this Act, nothing in the *Combines Investigation Act*

Therefore, it again spells out the Combines Investigation Act which is handled and operated by the Restrictive Trade Practices Commission.

The definition of "Commission" under Clause 2 (a) would appear to me far more logical if it were the Restrictive Trade Practices Commission rather than the Canadian Transport Commission. In fact, Mr. Campbell admitted—Mr. Campbell, I might point out to the Committee, is a member of the CTC, the Canadian Transport Commission—that the best they can do is inform the Restrictive Trade Practices Commission people. The best they can do is inform them that certain things need looking into. Without a doubt, there is a tremendous amount of merit to the amendment moved by Mr. Benjamin. I sincerely urge Committee members to take a

[Interpretation]

Je crois que nous sommes plutôt heureux de ne pas nécessiter beaucoup d'administration de la part du ministère des Transports. Comme l'a signalé d'ailleurs, M. Benjamin, il me semble que si nous changeons cela pour éviter que ce soit le ministère de la Consommation et des Corporations qui en soit responsable, alors le ministère des Transports serait éliminé, et peut-être menacé, étant donné qu'il réglemente et régit les transports au Canada. Je crois que c'est en plein ici, qu'on devrait le garder et j'aimerais dire à M. Benjamin et au Comité, si vous me le permettez, monsieur le président, que M. Benjamin devrait retirer son amendement vu ses motifs.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Horner: J'aimerais bien parler sur cet amendement et je pourrais peut-être dire qu'il survient à la suite des questions que j'ai posées, et j'ai attiré l'attention du Comité sur le fait que le Bill C-184 est:

Une Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Cette dernière se trouve à relever directement du Commerce. Par conséquent, cette Loi exempte certaines compagnies et certaines conférences maritimes d'enquêtes de la part de la Commission des pratiques restrictives du Commerce, à condition de s'en tenir à un certain nombre de critères définis à l'article 4, et les exemptions sont écrites à l'article 3, et j'attire l'attention du Comité à l'article 3 qui, précise que:

3. (1) Sous réserve de la présente loi, rien dans la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*.

Alors on revient encore à la Commission des pratiques restrictives du Commerce et la définition de «Commission» en vertu de l'article 2, à mon sens, est beaucoup plus logique s'il s'agissait de la Commission des pratiques restrictives du Commerce, plutôt que de la Commission canadienne des transports. En fait, M. Campbell l'a avoué. En passant, M. Campbell est membre de la Commission canadienne des transports. Mais M. Campbell a avoué justement que le mieux qu'il pouvait faire était d'informer la Commission des pratiques restrictives du Commerce, que certaines choses auraient besoin de faire l'objet d'une enquête, et alors, sans aucun doute, il y a certainement beaucoup de mérite à l'amendement proposé par M. Benjamin. J'exhorterais sincèrement les membres du Comité à examiner soigneusement cet amendement, car j'ai l'impression

[Texte]

close at this amendment because to me it makes more sense than the Bill as now drafted, and to me puts more meaning and teeth in a Bill which is otherwise toothless.

The Chairman: I will put the amendment to a vote.

Amendment negated.

Clause 2 agreed to.

The Chairman: Shall the Bill carry as amended?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 1 agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill as amended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like somebody to move that the Committee order a reprint of Bill C-184 as amended for distribution to members of Parliament.

Mr. Pringle: I move that the Committee order the reprint of Bill C-184 as amended for distribution to members of Parliament.

Motion agreed to.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I would like to know exactly when we will deal with our ground transportation problems.

The Chairman: As soon as we have the transcript, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: We are still waiting for the transcript?

Mr. Horner: On this point, Mr. Chairman, there is a little problem on ground transportation which I think we, as a Committee, should study. We have travelled to Montreal, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton and Winnipeg, looking into ground transportation. We have failed to hear any representation from the City of Ottawa. I say this to the Committee and we should be in caucus when I am saying this. We would look rather foolish travelling all across the country hearing ground transportation...

The Chairman: Mr. Horner, would you excuse me, please? I think we had better sit in camera where I think we could discuss this more...

Mr. Horner: All right.

An hon. Member: Are we going to sit in camera now?

[Interprétation]

que cela aurait beaucoup de sens que le Bill tel qu'il est rédigé. Effectivement, il renforcerait le Bill qui, autrement, n'a pas de force.

Le président: Je vais mettre l'amendement aux voix.

L'amendement est rejeté.

L'article 2 est adopté.

Le président: Le Bill modifié est-il adopté?

Des voix: Adopté.

L'article 1 est adopté.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du Bill amendé à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: J'aimerais que quelqu'un propose que le Comité demande une réimpression du Bill C-184 modifié, pour être distribué aux députés.

M. Pringle: Je le propose.

La motion est adoptée.

M. Portelance: J'aimerais savoir quand nous allons reprendre le problème du transport au sol?

Le président: Dès que nous aurons la transcription.

M. Portelance: Nous l'attendons toujours.

M. Horner: Sur ce point, monsieur le président, il y a peut-être un petit problème au sujet du transport au sol que nous devrions étudier. Nous avons voyagé, à Montréal, Vancouver, Toronto, Calgary, Edmonton, pour étudier les problèmes de transport au sol.

Le président: Monsieur Horner, nous devrions siéger à huis clos pour mieux étudier...

M. Horner: Très bien.

Une voix: Allons-nous avoir une réunion à huis clos maintenant?

[Text]

The Chairman: I will need a motion if we are to sit in camera.

Mr. Horner: I move that this Committee sit in camera.

Motion agreed to.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Campbell, for all your assistance. Thank you very much.

[Interpretation]

Le président: Quelqu'un doit le proposer.

M. Horner: Je propose que le comité siège à huis clos.

La motion est adoptée.

Le président: Je tiens à vous remercier de votre aide, monsieur Campbell.

APPENDIX "DD"

P.O. Box 577,
Moncton, N.B.
May 8, 1970

Mr. H.-Pit Lessard, M.P.,
Chairman,
House of Commons Standing Committee
on Transport and Communications,
Ottawa, Canada

Re: Bill C-184

Dear Sir:

The Atlantic Provinces Transportation Commission welcomes this opportunity to present its views on the proposed legislation contained in Bill C-184, an Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act.

The Atlantic Provinces Transportation Commission is an organization authorized and financially supported by the Governments of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island. It is affiliated with the Maritime Provinces and the Newfoundland Boards of Trade. The Commission seeks to secure such changes and improvements in transportation legislation, facilities, services and charges such as will allow the open and ready access to the national and international markets for the industry and commerce of the Atlantic Provinces.

With reference to the proposed legislation set out in Bill C-184, this Commission is in general agreement. It does wish, however, to draw to the Committee's attention that there is one facet of the ocean shipping conference practices which works against the Maritime ports and exporters and importers of Atlantic Canada. This practice is the assessment of the same ocean rates to or from the Maritime ports of Halifax, N.S. and Saint John, N.B. as from the inland ports of the St. Lawrence River, Montreal, P.Q. and East thereof. Despite the Maritime ports being geographically closer to most foreign countries than the St. Lawrence ports are, the rates of the ocean shipping conferences give no recognition of this fact.

Originally ocean rates to and from the Maritime ports were lower than to and from St. Lawrence ports, giving recognition to the shorter and safer passage. The following extract from Professor W. T. Jackman's "Economic Principles of Transportation" published by the University of Toronto Press, Toronto, Ontario in 1935 gives some clarification of the situation that existed at that time and prior thereto:

APPENDICE "DD"

Case postale 577
Moncton (N.-B.)
le 8 mai 1970

Monsieur H.-Pit Lessard, député
Président
Comité permanent des transports et
des communications de la Chambre
des communes
Ottawa (Canada)

Objet: Bill C-184

Monsieur,

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique se réjouit de cette occasion d'exposer ses vues sur les mesures législatives envisagées dans le bill C-184, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Notre Commission est une organisation autorisée et aidée financièrement par les gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard. Elle est affiliée aux «boards of trade» des provinces maritimes et de Terre-Neuve. La Commission cherche à apporter des changements et des améliorations dans les mesures législatives, les installations, les services et les frais de transport que permettra le libre accès aux marchés national et internationaux pour l'industrie et le commerce des provinces de l'Atlantique.

Pour ce qui est des mesures législatives proposées dans le projet de loi C-184, la Commission est généralement d'accord. Elle tient toutefois à signaler au Comité qu'il y a un aspect des pratiques des conférences maritimes qui nuit aux ports et aux exportateurs et importateurs du Canada de l'Atlantique. Il s'agit de l'évaluation des mêmes tarifs océaniques à destination ou en provenance des ports d'Halifax (N.-É.) et Saint-Jean (N.-B.) qu'en provenance des ports intérieurs du Saint-Laurent, comme Montréal (Québec) et à l'est de cette ville. Bien que les ports des Maritimes soient plus près géographiquement de la plupart des pays étrangers que les ports du Saint-Laurent, les tarifs des conférences océaniques n'en tiennent pas compte.

À l'origine, les tarifs océaniques à destination et en provenance des ports des Maritimes étaient plus bas que ceux des ports du Saint-Laurent, en raison du passage plus court et plus sûr. La citation suivante de l'ouvrage «Economic Principles of Transportation» du professeur W. T. Jackman, publié par les Presses de l'université de Toronto en 1935 éclaire quelque peu la situation qui régnait à l'époque et auparavant:

"There is considerable difference between the Canadian ports, since Montreal and Quebec are far inland, while Halifax, Saint John and West Saint John are upon the seacoast. *Ocean rates to Montreal*, for instance, *were formerly set higher than those to Halifax or Saint John*, because of the impediments and dangers of the St. Lawrence River navigation and higher insurance rates which had to be paid by that route." (page 468, emphasis supplied.)

While not stated in that quotation, the additional distance to the St. Lawrence ports no doubt was an additional factor. Thus for many years now no recognition is given by the ocean shipping conferences in their rates to and from the Maritime ports of the geographical advantage of these ports.

With higher rail rates between the Maritime ports and interior points than between Montreal and the same points, the Maritime ports have seen a decline in their ability to attract traffic from hinterland beyond the borders of the region. While this situation has changed slightly with the advent of container services, Maritime exporters and importers are still unable, even by using containers, to have the benefits of their geographic position recognized in the ocean rates they must pay when shipping by conference liners, because of the policy of the conferences of publishing the same rates to and from Maritime ports as are published to and from St. Lawrence ports.

The incongruity of this situation is emphasized when by Section 16 of the National Transportation Act carriers subject to that Act are required not to create through their actions prejudice to the public interest which goes "...beyond any disadvantage that may be deemed to be inherent in...location". At the same time Bill C-184 regularizes the practices of the shipping conferences including their practice of not recognizing the advantage inherent in the location of Maritime exporters and importers using Maritime ports.

On behalf of the Maritime exporters and importers, this Commission urges the members of this Standing Committee on Transport and Communications to take whatever steps are open to them individually and collectively to persuade the ocean shipping conferences to recognize the geographic advantage of Maritime ports in their ocean rates to and from these ports.

"Il existe une grande différence entre les ports canadiens, puisque Montréal et Québec sont loin dans les terres, tandis que Halifax, Saint-Jean et Saint-Jean-Ouest sont sur la côte. Ainsi, les tarifs océaniques jusqu'à Montréal étaient autrefois plus élevés que ceux jusqu'à Halifax ou Saint-Jean, en raison des obstacles et des dangers de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et des taux d'assurance plus élevés qui étaient exigés pour cette raison". (page 468).

Bien que la citation n'en fasse pas mention, la distance supplémentaire pour se rendre aux ports du Saint-Laurent était sans doute un facteur de plus. Par conséquent, cela fait bien longtemps que les conférences océaniques ne reconnaissent pas, dans leurs tarifs à destination et en provenance des ports des Maritimes, l'avantage géographique de ces derniers.

Comme les tarifs ferroviaires entre les ports des Maritimes et les endroits intérieurs sont plus élevés qu'entre Montréal et les mêmes endroits, les ports des Maritimes ont vu décliner leur capacité à attirer la circulation des terres intérieures au delà des frontières de la région. Bien que l'avènement des containers ait quelque peu modifié la conjoncture, les exportateurs et les importateurs des Maritimes ne peuvent toujours pas, même à l'aide de containers, faire reconnaître les avantages de leur situation géographique dans les tarifs océaniques qu'ils doivent payer pour les expéditions par bateau, en raison de la politique des conférences de publier les mêmes tarifs à destination et en provenance des ports des Maritimes que pour les ports du Saint-Laurent.

L'incongruité de la situation est accentuée lorsque, par l'article 16 de la Loi nationale sur les transports, les transporteurs tombant sous le coup de cette loi sont tenus de ne pas nuire, par leur action, à l'intérêt public d'une façon «excédant ce qui peut être considéré comme inhérent au lieu». Parallèlement, le bill C-184 régularise les pratiques des conférences maritimes, y compris celle de ne pas reconnaître l'avantage inhérent à l'emplacement des exportateurs et des importateurs des Maritimes qui se servent des ports des Maritimes.

Au nom des exportateurs et des importateurs des Maritimes, nous prions messieurs les membres du Comité permanent de prendre les mesures qu'il leur est loisible de prendre individuellement et collectivement pour persuader les conférences océaniques à reconnaître l'avantage géographique des ports des Maritimes dans leurs tarifs à destination et en provenance de ces ports.

Such a step would be of material assistance to Maritime exporters in improving their export marketing position to the benefit not only of the Atlantic region but to Canada as a whole. Furthermore, the recommendation made herein do not require the expenditure of federal funds. In fact, by encouraging Maritime manufacturers to increase their participation in export markets through lower ocean rates from Maritime ports, there could be a lesser demand for expenditures under existing transportation programs in Atlantic Canada.

Respectfully submitted,
Craig S. Dickson,
Executive Manager.

Cela aiderait tangiblement les exportateurs des Maritimes à améliorer leur commercialisation, à l'avantage non seulement de la région de l'Atlantique, mais du Canada tout entier. En outre, la recommandation que nous faisons par les présentes ne nécessite pas la dépense de deniers publics. De fait, en encourageant les fabricants des Maritimes à accroître leur participation dans les marchés d'exportation, par l'établissement de tarifs moins élevés, il y pourrait y avoir une demande de dépenses moins forte aux termes de programmes actuels de transport dans le Canada de l'Atlantique.

Respectueusement soumis,
directeur exécutif,
Craig S. Dickson

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

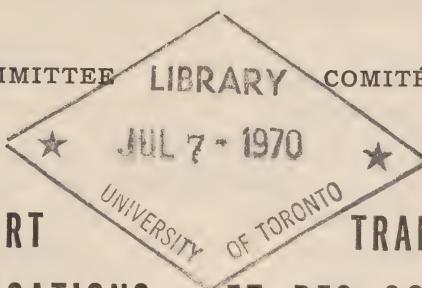
vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

LIBRARY

COMITÉ PERMANENT

ON



DES

TRANSPORT

TRANSPORTS

AND COMMUNICATIONS

ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 27

TUESDAY, MAY 19, 1970

LE MARDI 19 MAI 1970

Respecting

Concernant

activities of the Communications Department for the year ending March 31, 1971

Budget des dépenses du ministère des Communications pour l'année se terminant le 31 mars 1971

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:

H.-Pit Lessard

Président

Vice-Chairman:

Charles Turner

Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Bell,
Benjamin,
Breau,
Godin,
Horner,

Howe,
Loiselle,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Maisonneuve*),
Trudel—(20).

Le greffier du Comité,

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) (b) du
Règlement

Mr. Breau replaced Mr. Corbin, on
May 19, 1970.

M. Breau remplace M. Corbin, le 19
mai 1970.

Mr. Trudel replaced Mr. Loiselle on
May 19, 1970.

M. Trudel remplace M. Loiselle, le 19
mai 1970.

Mr. Loiselle replaced Mr. Guay (*Lévis*),
on May 19, 1970.

M. Loiselle remplace M. Guay (*Lévis*)
le 19 mai 1970.

REPORT TO THE HOUSE

THURSDAY, May 21, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

NINTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, your Committee has considered the following Votes listed in the Main Estimates for the year ending March 31, 1971:

Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 27*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

H. PIT LESSARD,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le JEUDI 21 mai 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité a examiné les crédits suivants énumérés au budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1971:

Les crédits n^{os} 1 et 5 concernant le ministère des Communications.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 27*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, May 19, 1970.
(56)

The Standing Committee on Transport and Communications met this afternoon at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonnette*), Trudel, Turner (*London East*)—(13).

Appearing: The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

Witnesses: From the Department of Communications: Mr. Allan Gotlieb, Deputy Minister; Mr. Gilles Bergeron, Assistant Deputy Minister; Dr. John Chapman, Head of the Planning Group.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of the Communications Estimates for the year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced the Honourable Eric Kierans who, reading from a prepared text, made an opening statement on the main objective of the Department of Communications, and gave some explanations on the financial requirements of his Department for the year 1970-71.

Mr. Kierans, assisted by officials of the Department, were questioned thereon.

The questioning of witnesses being resumed and concluded on the Estimates of the Communications Department, Items 1 (\$10,969,000) and 5 (\$5,753,000) were severally carried.

The Chairman was authorized to report to the House.

At 5:20 p.m., the Committee adjourned until 10:00 a.m., May 21, 1970.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 19 mai 1970
(56)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonnette*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Comparaît: L'honorable Eric Kierans, Ministre des Communications.

Témoins: du ministère des Communications: MM. Allan Gotlieb, sous-ministre; Gilles Bergeron, sous-ministre adjoint; John Chapman, chef du groupe de la planification.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité procède à l'étude du Budget des communications pour l'année terminée le 31 mars 1971.

Le président présente l'honorable Eric Kierans qui, à partir d'un texte préparé, fait une déclaration d'ouverture sur l'objectif principal du ministère des Communications, et donne quelques explications sur les besoins financiers de son ministère pour l'année 1970-1971.

M. Kierans, aidé des représentants de son ministère, répond aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé sur le Budget des dépenses du ministère des Communications, les crédits 1 (\$10,969,000) et 5 (\$5,753,000) sont adoptés individuellement.

Le président est autorisé à faire rapport à la Chambre.

A 5h 20, la séance du Comité est levée jusqu'à 10h du matin le 21 mai 1970.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 19, 1970

1539

The Chairman: I do not think we need a quorum to start with. I think we will begin by hearing the Minister. As you know this afternoon we have for consideration the estimates of the Department of Communications. Mr. Kierans, do you have a brief statement to make?

Mr. Kierans: Now that you have put me on warning, Mr. Chairman, that the statement should be brief, I will assure you that it is.

The Chairman: Sometimes the more you say, the more trouble you get into.

1540

Mr. Kierans: I have found that out.

Mr. Chairman and members of the Committee, although the Department of Communications has been in existence for not much longer than one year, it was created by Parliament on April 1, last year, this is the second time I have come before you to study its estimates. The Department, created by Bill C-173 last year, has as its main objective "to foster the orderly development and operation of communications for Canada in the domestic and international spheres".

As in the case of other departments, the Department of Communications estimates for 1970-71 include for the first time this year a lengthy narrative description of departmental objectives and sub-objectives. Departmental programs are also described in this section which runs from pages 2-8 in the Blue Book through to pages 2-11.

The Minister of Communications who, by law, is also the Postmaster-General, has estimates separate from those of the Post Office. The Postmaster-General's estimates were dealt with earlier partially under section B of the estimates which start on page 2-2 with a general summary.

For the Department of Communications, section A of the summary proposes credits of \$16,722 million for the current fiscal year as compared to approved credits of \$15,726 million for the year which ended March 31st.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 19 mai 1970

Le président: Nous pouvons commencer sans quorum. Nous entendrons d'abord le ministre. Nous étudions cet après-midi le budget des dépenses du ministère des Communications. Monsieur Kierans, avez-vous une brève déclaration à faire?

M. Kierans: Ainsi prévenu, ma déclaration sera brève.

Le président: Parfois, plus on parle, plus on s'expose.

M. Kierans: J'ai eu l'occasion de m'en rendre compte.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, le ministère des Communications n'a été établi qu'il y a un peu plus d'un an, soit le 1^{er} avril l'an passé, je vous en présente pour la deuxième fois le budget des dépenses. Le Bill C-173 attribue comme objectifs à mon ministère: «de promouvoir l'expansion et le fonctionnement ordonné des communications canadiennes dans les sphères domestique et internationale».

A l'exemple des autres ministres, j'inclus pour la première fois cette année dans le budget de mon ministère une longue description de ses objectifs principaux et secondaires. Vous trouverez également dans cette section qui s'étend de la page 2 à 8 du Livre bleu l'exposé des programmes du ministère.

Le ministre des Communications qui, en vertu de la loi, est aussi celui des Postes, présente un budget distinct de celui des Postes. Nous avons déjà étudié le Budget du ministre des Postes qui se trouve plus particulièrement dans la section B du Budget qui commence par un résumé général à la page 2-2.

Dans la section A du résumé, il est proposé des crédits de \$16,722 millions pour l'année financière courante, comparativement aux crédits de \$15,726 millions, approuvés pour l'année finissant le 31 mars.

[Text]

One Crown Corporation, the Canadian Overseas Telecommunication Corporation, reports to the Minister. COTC reported estimated revenues of \$33.8 million for the year ending March 31, 1970. COTC will require no loans for the current year. Its capital program of \$15.3 million will be self-financed out of projected revenues of \$34.7 million.

Si nous en revenons à la différence entre les prévisions budgétaires de neuf cent quatre-vingt-seize mille dollars (\$996,000.) mentionnées au sommaire général, il faut souligner que cette hausse est en partie attribuable aux sommes d'argent consacrées aux salaires des cadres et des employés qui n'étaient pas encore tous en place l'an dernier.

Les hausses de salaire accordées surtout au personnel du Centre de recherches sur les communications et de la Gestion du spectre des fréquences radioélectriques lors de la signature des nouvelles conventions collectives y ont également contribué.

Une augmentation de nos revenus de un million quatre cent quatre-vingt-quatorze mille dollars (\$1,494,000) nous aidera à couvrir ces dépenses supplémentaires.

Au poste des prêts, placements et avances, nous ne prévoyons aucun déboursé pour la présente année fiscale.

Le ministère poursuit également ses efforts en vue d'assurer au Canada un rôle de premier plan dans le domaine des télécommunications internationales. Le Canada est membre d'INTELSAT, (Consortium international des communications par satellite) qui groupe quelque soixante-quatorze (74) pays et de l'UIT, (Union internationale des télécommunications) à laquelle adhèrent 137 nations, ainsi que de plusieurs comités des Nations-Unies. Au cours du prochain exercice, des hauts fonctionnaires du ministère feront partie des délégations qui représenteront notre pays aux réunions du *Commonwealth Telecommunications Council* et du conseil de l'UIT. Nous jouerons aussi un rôle prépondérant lors de la tenue à Montréal, en juin et juillet 1970, de l'assemblée annuelle du CITT (Comité international de télégraphe et de téléphone).

On pages 2-6 and 2-7 at the item entitled government telecommunication systems, you will note a decrease of \$445,000. This represents a recovery from other government departments. It covers 69 per cent of our administrative costs for this function. Another source of cost recovery is the research and development work performed by the Communications Research Centre at Shirley Bay

[Interpretation]

Une compagnie de la Couronne, la Société canadienne des télécommunications transmariennes, est comptable au ministre et a déclaré des revenus estimés à \$33.8 millions pour l'année finissant le 31 mars 1970. Elle n'aura pas besoin d'emprunter pour l'année courante. Les investissements de capitaux prévus qu'elle s'élèveront à \$15.3 millions seront puisés dans les revenus de \$34.7 millions.

If we come back to the difference between the expenses of the \$996,000 mentioned in the general summary, we have to underline that amongst those factors of this increase are those values for the salaries of the employees that were not all working last year. The increase in salary given during the signature of the new Collective Conventions also explain this difference. This increase concerns for the most part our personnel at the Research Centre on communications and the administration for radio electric frequency. An increase of our revenues from \$1,494,000 will help us to cover the supplementary expenses. For placements and advances, we do not foresee any expense for the current fiscal year.

The Department also pursues its efforts in order to assure Canada a primary role in the field of International Telecommunications. Canada is a member of Intelsat, the international Consortium for communications by satellite which groups some 74 countries and the "U.I.T." the International Union for Telecommunications to which others, 137 states and also different committees of the United Nations. For the next fiscal year the civil service high ranking officers will be members of delegations representing our country to the meetings of the Commonwealth Telecommunications Council and also at the council of the U.I.T. We will also play a main role during the annual CITT meeting of the International Committee for Telegraph and Telephone in June and July 1970 in Montreal.

Aux pages 2-6 et 2-7, à l'article intitulé réseaux de télécommunications du gouvernement, on note une réduction de \$445,000 qui correspond à des recouvrements d'autres ministères. Ce montant représente 69 p. 100 des frais administratifs liés à cette fonction. La recherche et les travaux d'expansion réalisés par le Centre de recherche sur les communications de Shirley Bay pour le compte du

[Texte]

for the Department of National Defence and the Defence Research Board. This represents a sum of \$2,400 million.

The satellite research program accounts for an estimated \$2.6 million in a total of \$5.7 million shown for construction and acquisition of equipment under vote 5 on page 2-6 of the Blue Book. The Department has three Alouette and Isis satellites in orbit. The Isis-B program is near completion. A launch is expected before the end of the present fiscal year.

In reference to the management of the radio frequency spectrum mentioned on page 2-6, let me point out that the administration of the Radio Act involves three main activities, radio spectrum planning, licensing and certification of radio and broadcast stations, and the control of interference.

You will note that the operating costs of the Department will be offset by the revenue from radio station licence fees which is estimated at \$4,218 million.

Discussions are being held with other countries in relation to Canada's preparation for the international conference on space communications to be held in Geneva. Canada will also participate in a special meeting of the CCIR in Geneva in February 1971 to conclude technical discussions.

During the past fiscal year, the Department of Communications, in consort with ten other departments, and representatives of industry and the academic world, launched a wide-ranging study of Canada's communications system. This investigation, called the Telecommission, is being conducted by fifty study groups. A general summary report and individual study reports will be completed and made available before the end of the year. These reports will serve as a framework for policy proposals to be made to the government in ensuing months.

In addition to the direct participation of department officials in this inventory of Canadian communication needs, several outside consultants have been engaged under contract. The estimated cost of these contracts is \$90,000 for the current fiscal year. This amount is incorporated in the estimates for departmental administration on page 2-6.

Mr. Chairman, I will now be very happy to answer any questions you may have, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

[Interprétation]

ministère de la Défense nationale et le Conseil de recherche pour la défense constitue une autre source de recouvrement de frais qui s'élève à \$2,400 millions.

Le programme de recherche sur les satellites compte pour 2.6 millions des \$5.7 millions affectés à la construction et l'acquisition d'installations, en vertu du crédit 5, à la page 2-6 du Livre bleu. Trois satellites Alouette et Isis du ministère sont en orbite. Le programme Isis-B tire à sa fin et on espère faire un lancement d'ici la fin de la présente année fiscale.

Au sujet de la gestion du spectre des fréquences radio-électriques mentionnée à la page 2-6, je vous signale que la Loi sur la radio nous attribue trois responsabilités principales: planification des fréquences du spectre de la radio; accréditation et émission des permis aux postes de diffusion; contrôle des parasites.

Notez que les frais de fonctionnement du ministère seront compensés par la recette provenant des licences émises aux postes de diffusion et qu'on estime à \$4,218 millions. Nous sommes en pourparlers avec d'autres pays au sujet de la participation du Canada à la Conférence internationale sur les communications dans l'espace qui aura lieu à Genève. Nous participeront également à une réunion du CCIR qui aura lieu à Genève en février 1971 en vue de clore des discussions techniques.

Au cours de la dernière année financière, le ministère des Communications, de concert avec dix autres ministères, représentants de l'industrie et du monde de l'éducation, a lancé un vaste programme d'étude du réseau de communications du Canada. Cette recherche, appelée télécommission, est menée par cinquante groupes d'étude. Avant que l'année ne s'écoule, un rapport général provisoire et des rapports individuels seront rédigés. Ces rapports guideront le gouvernement quant à la politique qu'il élaborera dans les prochains mois.

Outre la participation directe des fonctionnaires supérieurs du ministère à l'élaboration de cet inventaire des besoins du Canada au point de vue communications, nous avons réservé par contrat les services de plusieurs autres organismes à titre consultatif. Ces contrats nous coûtent \$90,000 au cours de l'année financière courante, montant qui a été inscrit dans le budget de l'administration ministérielle à la page 2-6.

Monsieur le président, je répondrai maintenant volontiers aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Monsieur Skoberg.

[Text]

Mr. Kierans: Could I ask first of all, Mr. Chairman, for my officials to come up here.

The Chairman: Yes, yes, with pleasure, would you please.

Mr. Kierans: Mr. Gotlieb, Mr. Bergeron and Mr. Chapman.

The Chairman: Mr. Chapman, Mr. Gotlieb and Mr. Bergeron.

I think Mr. Gotlieb is on the old paper.

Mr. Kierans: If I may introduce them, Mr. Gotlieb, Mr. Chapman and Mr. Bergeron.

The Chairman: Mr. Skoberg, you have the floor.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would just like to first raise a question on the type of statement you have given. Unfortunately, I do not know French yet and I would appreciate it in the future if you could possibly have the two, rather than paragraph by paragraph, one in French and one in English. It is pretty hard to follow the statement up at a later date. I just draw this to your attention for what it is worth.

What I am wondering, Mr. Kierans, is whether or not your Department is still vitally concerned and interested in the CN-CP telecommunication?

• 1550

Mr. Kierans: Yes, we are.

Mr. Skoberg: I think you are aware of some of the problems that I brought to your Department's attention with regard to the closing down of certain telecommunication facilities across the country and the obligation that the CPR undertook at the time that the CN-CP telecommunications were set up, that they would provide service and that the service would not deteriorate whatsoever. Now it is my opinion that the service has deteriorated. There has been less service at many points across Canada and I would like to hear some comments on it, if you would.

Mr. Kierans: We are aware of this, Mr. Skoberg, and have been quite concerned about it for some months. Early in the year, I think it was in February, we asked Mr. Gordon Nixon of the Department, together with a group of officials, to make a thorough investigation of the exact fact. I expect their report in two or three weeks. We have also received many complaints directly about a decline in service, let us say, on weekends in

[Interpretation]

M. Kierans: Pourrais-je d'abord demander à mes fonctionnaires de venir me rejoindre ici.

Le président: Faites, je vous en prie.

M. Kierans: Messieurs Gotlieb, Bergeron et Chapman.

Le président: Messieurs Gotlieb, Bergeron et Chapman.

Monsieur Gotlieb figure déjà, je crois, sur le vieux papier.

M. Kierans: Permettez-moi de vous présenter messieurs Gotlieb, Chapman et Bergeron.

Le président: Monsieur Skoberg, vous avez la parole.

M. Skoberg: Un mot au sujet du genre de déclaration que vous venez de faire. Je ne connais malheureusement pas encore le français, et je vous saurais gré de vous en tenir à l'anglais, car il est difficile de vous suivre par la suite. Je vous le signale à tout hasard.

Je me demande si votre ministère s'intéresse toujours vivement aux télécommunications du CN et du CP?

M. Kierans: Oui, il l'est.

M. Skoberg: Vous n'ignorez pas les problèmes qu'a soulevé dans le pays la fermeture de divers bureaux de télécommunications: je vous les ai signalés; non plus que l'obligation que le CP a contractée lors de l'établissement du réseau de télécommunications du CN-CP d'assurer un service sans défaillance. A mon avis, ce service laisse maintenant à désirer. Il a été amoindri dans maints endroits au Canada et j'aimerais entendre sur ce point vos observations.

M. Kierans: Nous connaissons la situation qui ne laisse pas de nous inquiéter depuis quelques mois. Déjà en février, nous avons prié M. Nixon, du ministère, ainsi qu'un groupe de fonctionnaires supérieurs, d'entreprendre sur ce point une enquête. Je devrais recevoir leur rapport d'ici deux ou trois semaines. Plusieurs plaintes nous ont été formulées directement au sujet de ce déclin dans le service au cours des fins de semaine à

[Texte]

Prince Edward Island or from Charlottetown or Victoria. In particular these are two that I remember among many.

Mr. Skoberg: Would you care to comment before the report comes in whether or not it was your understanding that once CN-CP telecommunications were formed and given approval, they were to provide equal service and as good a service as they did previously?

Mr. Kierans: They were to make available services to all Canadians. This is my understanding, but not duplicate services such as had been maintained in the part in many areas of the country.

Mr. Skoberg: This is true. This is the purpose of the merger of the CN-CP telecommunication. You think the report will be out possibly within two weeks?

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Skoberg: Or sooner?

Mr. Kierans: We put that under an extreme priority and as a matter of fact took several people off other work. It was also urgent in order to resolve this problem or to bring a report on this problem.

Mr. Skoberg: Yes. Another question I was wondering about is the launching facilities as I understand we have in the Churchill Falls area of Canada. Just what use is being made of these? I understand the U.S. has pulled out of that particular area. Do we use any of the launching facilities in the northern part of Manitoba?

Mr. Kierans: The type of satellites in the area in which we work we could not use the launching facilities in Churchill, Manitoba. I think Dr. Chapman could give you many reasons for that. The actual work going on presently at Churchill, Manitoba really comes under another department.

Mr. Skoberg: Yes, I meant Churchill and not the Falls. That is all I have right now.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Kierans, could you give us a progress report on the development of the communications satellite? Is it proceeding according to schedule? I thought you had made a statement recently that the final launching would have to be postponed for a period of time. Would you just bring us up to date.

Mr. Kierans: I would not be able to make any definite statement about when we expect to launch the satellite until sometime later

[Interprétation]

l'Île-du-Prince-Édouard, à Charlottetown et à Victoria pour ne nommer que ces lieux.

M. Skoberg: En attendant que vous parvienne le rapport, saviez-vous qu'une fois établis et accrédités, les services de télécommunication CN-CP devaient assurer un service d'une qualité au moins équivalente à celle qu'ils assuraient auparavant?

M. Kierans: Ils devaient assurer leurs services à tous les Canadiens. C'est ainsi que je l'entendais, mais non pas faire double emploi comme ils l'ont fait dans maints endroits du pays.

M. Skoberg: C'est exact; cette particularité justifie même la fusion des télécommunications du CN et du CP. Croyez-vous que ce rapport vous parvienne d'ici deux semaines?

M. Kierans: Oui.

M. Skoberg: Ou plus tôt, peut-être?

M. Kierans: Nous lui avons accordé la priorité, y affectant un personnel arraché à d'autres travaux. Il nous faut ce rapport pour résoudre ce problème.

M. Skoberg: Bien. Au sujet des établissements de lancement de la région de Churchill, à quoi servent-ils? Si j'ai bien compris, les États-Unis se sont retirés de cette région. Nous servons-nous des établissements de lancement situés dans le nord du Manitoba?

M. Kierans: Nous ne pourrions les utiliser pour lancer le type de satellites que nous utilisons. Monsieur Chapman pourrait vous en donner plusieurs raisons. Le travail qui se fait actuellement dans cette province relève de la compétence d'un autre ministère.

M. Skoberg: J'entendais Churchill et non les Falls. J'ai terminé pour le moment.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Pouvez-vous nous dire où en sont les communications par satellite? Êtes-vous à temps? Vous avez déclaré dernièrement que le lancement devrait être différé pour un certain temps.

M. Kierans: Je ne saurais dire quand, au cours de la présente année, nous lancerons ce satellite. La société Telesat, créée par le

[Text]

this year. I am expecting a report within the next few days from the Telesat Corporation that was created by Parliament. I am expecting a report from their Directors telling me what type of satellite they plan and what will be the delivery date and the launching date of that satellite.

Mr. Allmand: Recently we have heard some criticism that the private broadcasters in Canada really will have no interest in the satellite, because they feel it will be too expensive for the increased area that they will be able to broadcast to and that they will not be able to consider it. Do you know what sort of contracts have been lined up for the use of this satellite?

Mr. Kierans: There are a number of projected contracts, mainly with the common carriers who would have the greatest need for the transmission of data and voice transmission and then second, with the CBC. Between the two of them there is a feeling that they would take advantage of all of the six channels that were projected.

● 1555

Now I am informed—but I have no details on it—that there may be more channels available; there may be more satellites and it may be cheaper, in which event the CTV network and indeed computer companies would then be interested. It all depends on the cost-price factor as you have suggested.

Mr. Allmand: You said at present there is provision for six television channels on the satellite, but you also just intimated that there might be more than six.

Mr. Kierans: Well there is a possibility if the demands were there. There would be a possibility of putting up, let us say, two six-channel satellites or a larger satellite. This is the kind of report I am now waiting for from the Telesat Corporation itself. They are investigating the economics of making available more channels, economics including the cost and the likely market for more channels which would include the private broadcasters, particularly those who are part of the CTV network.

Mr. Allmand: There has also been some misunderstanding whether or not individuals could pick up television signals directly from the satellite. It is my understanding that this will not be possible and that reception stations would have to be built to, first of all, to pick up the signal from the satellite and to rebroadcast it to the people in the area who have television or radio sets. Is that correct?

[Interpretation]

gouvernement, doit me faire parvenir un rapport au cours des prochains jours, précisant quelle sorte de satellites ils entendent utiliser, quand il leur sera livré et quand il projettent de le livrer.

M. Allmand: Nous avons appris récemment que les diffuseurs privés du Canada ne recourront pas au satellite, car il sera trop coûteux pour la région qu'ils seront en mesure de desservir.

M. Kierans: Nous projetons de signer plusieurs contrats, surtout avec des transporteurs communs qui ont un urgent besoin de diffuser la voix et des données; il y a aussi, bien sûr, Radio-Canada. Ces deux clients accapameraient selon nous les six canaux que nous projetons d'ouvrir.

J'ai appris—sans plus de détails—qu'il y aura peut-être plus de canaux; il pourrait y avoir un plus grand nombre de satellites, et à meilleur compte et dans ces conditions, CTV et les compagnies d'ordination seraient présument intéressées.

M. Allmand: Vous dites qu'il y a présentement six canaux de disponibles en vertu de ce satellite, mais vous avez également laissé entendre qu'il pourrait y en avoir plus.

M. Kierans: La possibilité existe, si la demande le justifie. Il pourrait y avoir deux satellites à six canaux chacun, ou encore, un satellite plus gros. C'est justement cette information que j'attends de la société Telesat, qui, précisément, étudie s'il serait rentable d'avoir un plus grand nombre de canaux, compte tenu du prix et des marchés qui comprendraient les diffuseurs privés, ceux qui sont rattachés à CTV plus particulièrement.

M. Allmand: Il n'est pas clair non plus si les particuliers pourront ou non capter les signaux de télévision directement des satellites. J'ai cru qu'ils ne le pourraient pas et qu'il faudrait construire des postes récepteurs, à cet effet, qui les retransmettraient dans la région. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Kierans: That is right. I can ask Mr. Gotlieb to answer in one part and Dr. Chapman in another, but broadly speaking the satellite of which you speak, direct transmission to homes and so on is at least a generation away in terms of technology. That does not mean a generation of 30 years, it means perhaps six or seven years away and certainly that would not be possible with the satellites we are presently putting up. But there are two things. At the present time Canada and Sweden are playing a major role in attempting to assess all of the effects, the cultural effects, the economic effects, the sociological impact of such satellites, because it is not too soon now to begin to work on the problems this would have on various cultures throughout the world and the various cultures within a given country. Perhaps I could ask Mr. Gotlieb to expand on the work, because he has just come back from the United Nations. You will remember that last Thursday I tabled a copy of this joint report. Then perhaps Dr. Chapman could speak briefly on the technology and how far away this satellite is.

• 1600

Mr. Allan Gotlieb (Deputy Minister, Department of Communications): Yes, thank you, Mr. Kierans. The UN is having a meeting that is going on right now. It is the third meeting in a series. A special working group is studying the impact of the introduction of systems of the sort that you describe; namely, ones that will be able to broadcast a signal either directly into the home or directly into communities without retransmission facilities.

The latter possibility is really here for the developing countries. India is expecting to develop such a system with NASA in 1972-1973, an experimental system. The development of satellites, which would have to be sort of very high-power satellites, to send signals directly into the home rather than into a community receiver is probably a decade or so off. The implications of such a system are so great for many countries, particularly countries that do not have extensive systems on the ground or have very highly dispersed populations, that the UN has considered it very desirable to study the social-cultural-legal implications of this right now and this is now taking place.

Mr. Allmand: In view of the fact that you say it is only 10 years off, a decade off, will the vast amount of work and the investments that we are putting in for this first generation satellite be that beneficial or should we not consider already working toward a second generation satellite?

[Interprétation]

M. Kierans: C'est exact. La transmission directe d'un satellite au poste de télévision d'un particulier ne surviendra que dans une génération de technologie. Non pas dans 30 ans, mais plutôt dans six ou sept ans; en tout cas, pas au moyen des satellites que nous lançons dans le moment. Le Canada et la Suède essaient en ce moment d'apprécier tous les effets des satellites: culturels, économiques, sociologiques, car il n'est pas trop tôt pour juger du retentissement que les satellites pourraient avoir à travers le monde aussi bien que sur la culture d'un pays en particulier. Peut-être monsieur Gotlieb peut-il ajouter un mot, car il arrive tout juste des Nations-Unies. Jeudi dernier, vous vous en souvenez, j'ai déposé un exemplaire de ce rapport conjoint. Monsieur Chapman pourra peut-être ensuite ajouter un mot sur la technologie et la distance à laquelle se trouve le satellite.

M. Allan Gotlieb (sous-ministre des Communications): Au cours d'une réunion qui est la troisième d'une série, les Nations-Unies étudient présentement les effets de l'introduction de système du genre de celui dont vous discutez présentement, et qui permettront de diffuser directement au foyer même ou dans une localité déterminée sans l'intermédiaire de la retransmission.

Cette dernière méthode serait plutôt utilisée à l'intention des pays en voie de développement. NASA projette un système de ce genre pour l'Inde en 1972-1973, à titre expérimental. La conception de satellites assez puissants pour être captés directement dans les foyers mêmes exigera encore une décennie. Si grande est la répercussion de ce système pour nombre de pays dont les services de transmissions au sol ne sont pas très élaborés ou encore, dont la population est très dispersée que les Nations Unies ont jugé opportun d'en étudier dès maintenant l'aspect socio-culturel.

M. Allmand: Une décennie, dites-vous; dans ces conditions, ne conviendrait-il pas de concentrer nos ressources sur la conception de la nouvelle génération de satellites d'alors?

[Text]

Mr. Kierans: I can ask Dr. Chapman to speak to the technology effort that must be put into research and development now, and he will answer this himself. This is quite correct, and he will also probably be able to expand on how much value the present system has that will be useful in the second generation. Our problem right now is that as a nation we are really committed to developing all of Canada, including the North, and also to make both official languages of the country available to each and every Canadian no matter where he may be. This is why Canada is in the forefront of domestic communication satellite systems because we have these two major problems: one, of two cultures and second of a tremendous geographical area where communications are extremely difficult and where we cannot expect economic development without prior investment in communications.

Mr. Allmand: Before Dr. Chapman answers, I was going to say, if this is related to the question that Mr. Skoberg asked we are putting a lot of money into this satellite and at the same time, as Mr. Skoberg pointed out, the CN-CP telecommunications network that already exists seems to be having some difficulty. If this satellite becomes operative will there be enough business to fully occupy both the satellite and the present communications system, or have we considered this, or should we not think right away of working towards the second generation type satellite which would be a jump ahead of the present relay system that we have in existence?

Mr. Kierans: Dr. Chapman will speak about that part of it. May I say with respect to your point and Mr. Skoberg's point, that the problem really developing in Canada today is that from slimming down a great deal of the duplication that has gone into the building of this country, you know, of too many railway stations or, with the population moving away from railways, small towns and so on, too many post offices, if you will, and duplicate telegraph facilities, all of this duplication can be ill afforded by a country where capital is really so short. Therefore, we are attempting to husband our resources a lot more carefully than we have in the past. This is what the present reorganization, let us say, in the telegraph system seeks to achieve.

At the same time, the capacity on the new satellite, I think, will all be taken up because the growth in communications is so fantastic. That will not be at the expense of existing facilities. As a matter of fact there will be the possibility of making facilities that will improve the work of existing systems.

[Interpretation]

M. Kierans: En vous exposant l'aspect technique du problème, monsieur Chapman répondra à votre question. Mais vous avez raison, et il vous dira jusqu'à quel point la réalisation de cette première génération de satellites profitera à la conception de la seconde. Notre problème est d'atteindre dans les deux langues tout citoyen du Canada, où qu'il réside au pays. Et c'est cette double préoccupation qui nous a placés à l'avant-garde dans le domaine des communications domestiques par satellites: problème culturel d'une part et géographique, d'autre part, dont le dernier surtout appelle une solution avant que nous puissions espérer en des réalisations économiques.

M. Allmand: J'allais dire—car, en un sens, cette question se rattache à celle de monsieur Skoberg—si nous investissons des sommes importantes dans ce satellite—tandis que les systèmes de télécommunications du CN et du CP se trouvent en difficultés. Lorsque ce système de diffusion par satellite fonctionnera, le marché sera-t-il suffisant pour absorber à la fois le satellite et les présents réseaux de communications—y avons-nous songé—ne devrions-nous pas dès maintenant nous lancer dans cette nouvelle génération de satellite?

M. Kierans: Monsieur Chapman vous le dira. Quant au point de vue de monsieur Skoberg, que vous avez fait vôtre, il s'agit pour l'instant de réduire appréciablement ce double emploi qui s'est glissé au cours de l'expansion du pays: trop de gares, des petites villes désertées par les gens qui s'éloignent du chemin de fer, trop de bureaux de poste, empiètement des services télégraphiques, bref, un luxe qu'un pays à court de capitaux ne saurait se permettre. Nous essayons de gérer nos ressources de beaucoup plus près qu'autrefois, et c'est ce que nous tentons de réaliser en réorganisant le réseau télégraphique.

Cependant, le satellite sera entièrement accaparé, je crois, par l'extraordinaire expansion des communications, qui ne se fera pas au détriment des services actuels. En fait, il sera possible de créer des installations qui seconderont les systèmes actuels.

[Texte]

Mr. Allmand: I was glad, Mr. Kierans, that you made that clear because about a week or two ago when we had people from the broadcasting industry, they felt—I had this revealed to me—that this was instead of a rationalization of communication facilities that we were embarking on something here that was really leading to the proliferation of communications and that we would probably end up with a satellite system half used and a telecommunications network half used, and you make the point that this is not so.

Mr. Kierans: This is not so, very definitely. Dr. Chapman?

• 1605

Dr. John Chapman (Head of the Planning Group, Department of Communications): If I can focus on the second generation as we see it just for a moment, we think of the second generation not really as the same sort of satellite as the first generation but something leaning towards a broadcast satellite, something designed specifically to meet Canadian needs. We have some studies under way now trying to define those needs. We have a research program under way to develop a technology particularly to meet Canada's needs. A broadcast satellite is basically different, it is a one-way system; whereas the first generation Telesat satellite is two-way in that there are a number of ground stations which feed into the satellite into a number of ground stations for telephone communications. Telephone is two-way; broadcasting is one-way.

Admittedly, the first generation satellite is used for the distribution of television programs but it requires a ground station which is estimated to cost \$100,000 to \$150,000 to receive. The objective is to reduce that cost to something which is very much less. The way you do that is by putting more power in the satellite. You cannot put more power in the present type of satellite because it will interfere with the microwave radio relay that carries the telephone messages now, the traffic East and West. So this means a change in frequency in the satellite and a change in technology and very much of an increase in power. The timetable that we see is perhaps four years to develop this technology until we have enough information to be able then to make a decision on what is the appropriate kind of operational system for Canada. Then allow three years to build that and put it into service. So the second generation we see as being a generation in 1977 or 1978 or 1979, some time like that. Much more powerful

[Interprétation]

M. Allmand: Je me réjouis de cette précision, car les gens de la diffusion nous ont laissé entendre il y a une ou deux semaines que nous nous engageons dans une véritable prolifération des communications où voisieraient un système de satellite et un réseau de télécommunications, utilisés à demie.

M. Kierans: C'est absolument faux. Monsieur Chapman?

M. Chapman (Chef du groupe de la planification, ministère des Communications): Cette seconde génération de satellites, à laquelle je veux m'arrêter un instant, diffère de la première, car il s'agira plutôt de satellites de diffusion conçus en vue de répondre aux besoins du Canada, besoins que des études en cours visent à déterminer. Un satellite de diffusion diffère essentiellement du satellite issu de la première génération du fait qu'il est à sens unique; l'autre ne l'est pas puisque, d'une part, il reçoit des postes terrestres une certaine information et que de l'autre il la renvoie aux fins de l'industrie du téléphone. Le téléphone est une opération qui se fait dans les deux sens, la diffusion ne va que dans un sens.

Il est vrai que le satellite de la première génération sert à la diffusion de programmes télévisés, mais au prix d'un poste récepteur dont on estime qu'il coûtera environ \$100,000 à \$150,000. Nous visons à réduire ces frais, en augmentant la puissance du satellite. Il est impossible de le faire avec le satellite actuel car on embrouillerait ainsi le poste-relais de micro-ondes radiophoniques qui sert à transporter les messages téléphoniques de l'est à l'ouest. Il faut donc changer la fréquence d'émission, modifier la technologie et augmenter la puissance. Dans quatre ans, croyons-nous, la technologie sera suffisamment au point pour nous permettre de choisir le système qui nous convient le mieux. Il nous faudra trois ans encore pour construire le satellite en question et assurer son fonctionnement. Donc, vers 1977, 1978 ou 1979. Des satellites bien plus puissants qui permettront de diffuser et capter des programmes télévisés par tout le pays par l'intermédiaire de stations au sol bien moins coûteuses.

[Text]

satellites permitting television programs particularly to be diffused over the whole country and received with very much less expensive ground stations.

Now we see this as the way of the future, one of the major developments of satellite technology and we think it makes good sense to develop this technology in Canada because it has a great potential not only for Canada but for Canadian industry and for export, both for satellite and ground station facilities.

Mr. Allmand: Will the distributing stations be constructed by Telesat Canada, is that correct, to make use of the present satellite that we are building now?

Dr. Chapman: The present satellite?

Mr. Allmand: Will the distributing stations on the ground be built by CBC or television stations or networks, or will they be built by the new corporation Telesat Canada?

Dr. Chapman: The stations to receive the signals from the satellite will be built by Telesat.

Mr. Allmand: Oh, they will. Do you know how many it will take to bring the service to the North and places where we do not have service then?

Dr. Chapman: It is about 25 or 30 stations. They have to be connected to some means of distributing the signal, a small transmitter, but it is a commercial proposition at this point; whoever is prepared to pay for the service can have it.

Mr. Allmand: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes, Mr. Chairman. Mr. Kierans I am a little confused with the information given right now because last year attending the Liberal conference out in Harrison Hot Springs I do not think we were given the same information that you are giving us. If I recall correctly we were told technical knowledge and know-how they have immediately and they could immediately work on a satellite direct to home and you are telling us that it is ten years from now. We were given to understand there that a decision has been made never to put up a satellite which would be direct communications from the satellite to homes, that a decision was made to have a satellite built and put up to transmit from the satellite to land stations which was going to cost a lot more money. The reasons given at that time were that if this was not done the

[Interpretation]

Il nous semble opportun de développer au Canada cette méthode de diffusion qui sera celle de demain vu les innombrables applications pratiques qu'on en saura tirer pour l'industrie et le commerce.

M. Allmand: Les postes de rediffusion qui serviront au satellite que nous construisons présentement seront-elles construites par Telesat ?

M. Chapman: Le satellite actuel?

M. Allmand: Les postes de rediffusion au sol seront-ils construits par Radio-Canada ou par la nouvelle société Telesat?

M. Chapman: Les postes qui capteront les signaux du satellite seront construits par Telesat.

M. Allmand: Très bien. Combien en faudra-t-il, selon vous, pour desservir les régions qui ne l'étaient pas jusqu'ici?

M. Chapman: Environ 25 ou 30. Ils doivent être reliés par un moyen de rediffusion, mais l'entreprise est, à ce point, une proposition que tous ceux qui veulent payer peuvent accepter.

M. Allmand: J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Les renseignements que vous venez de nous donner me laissent perplexe, car lors de la conférence libérale à laquelle j'ai assisté l'an dernier à Harrison Hot Springs, on nous a dit tout autre chose; que vous possédiez déjà les connaissances techniques et pratiques et que dès maintenant vous commenceriez à construire un satellite en vue de diffuser directement aux appareils dans les foyers. Et voici que vous nous dites maintenant qu'il nous faudra attendre encore une décennie. On nous avait laissé entendre qu'une décision avait été prise de ne jamais lancer de satellite qui diffuserait directement aux appareils dans les foyers, qu'on avait résolu de diffuser du satellite à un poste au sol, une entreprise qui serait fort coûteuse. On prétendait alors sauvegarder ainsi l'autonomie des municipalités et que l'on s'en tien-

[Texte]

local autonomy of municipalities will disappear, local advertisements will disappear, and the only type of broadcast we would have would be nation-wide. It seemed that local stations were very much against this. This is a decision. I do not know if it is true or not but I believe that we will get the answers here.

• 1610

At the time that this discussion was going on, they argued the fact that we would have too many American programs coming directly into Canada. I stated that these national programs that come from the United States to Canada are here anyway through our own networks while none of our programs ever get to the United States. At least we would have two networks that would go into the United States which we never had before. This is my argument. The third one, which would be a French network, would also go across into the United States. We would have a better opportunity to show our Canadianism. That is where the argument ended because the time limit was finished. I am kind of confused right now because you people are saying that we cannot do this in 10 years and they said it can be done immediately.

Mr. Kierans: It depends on what you mean by the state of knowledge. Many physicists will tell you that while the atom bomb was not developed until the nineteen hundred and forties all the knowledge or all the mathematics of the atom bomb existed for at least 30 or 40 years, since Einstein. It is a question then of the engineering. I think this is really what Dr. Chapman is talking about. The possibility of making these and the technology is there, but the engineering to encompass all that you want to do in a small globe, a diameter of four feet or something like that is the engineering problem. This may take years. It is feasible, there is no question about it. A direct broadcast satellite, a direct-to-home is feasible. The question is how do you work it out and how do you engineer it. But there is nothing inherent, contradictory or illogical in the concept itself.

Secondly, I do not know, Mr. Rock, of any decision that has been made by anybody and certainly in the government that there shall not be a direct-to-home broadcasting satellite.

Mr. Rock: These were the people from CBC and CTV that stated something in that manner.

Mr. Kierans: But there is no decision on this. It may be their pious hope that there will not be such direct-to-home because they

[Interprétation]

draient en somme à une diffusion nationale. Les postes locaux semblaient s'y opposer énergiquement. Je crois que l'endroit est ici tout indiqué pour me fixer sur ce point.

En outre, on alléguait alors que trop de programmes nous parviendraient directement des États-Unis. A quoi j'ai retorqué que ces programmes des États-Unis nous parvenaient de toute façon par l'intermédiaire de nos propres réseaux et qu'aucun des nôtres ne parvenait jamais aux États-Unis. Ainsi, nous aurions au moins deux réseaux qui diffuseraient aux États-Unis. Le troisième, de langue française, traverserait aussi la frontière. Nous pourrions mieux faire preuve de notre «canadianisme». Mais le délai réservé à cette discussion était écoulé. Aussi suis-je perplexe à la pensée de cette contradiction entre ce qu'ils ont dit alors et votre délai de dix ans.

M. Kierans: Tout dépend de ce qu'on entend par l'état des connaissances. Les physiciens vous diront volontiers que tous les calculs liés à la production de la bombe atomique existaient déjà 30 ou 40 ans avant qu'on éclate la première. C'est une question de génie: voilà, je crois, ce à quoi veut surtout en venir monsieur Chapman. La possibilité et la technologie existent, mais le problème de réunir tous les éléments dans une sphère de quatre pieds de diamètre n'est pas encore résolu du point de vue génie. C'est possible; indiscutablement. Il est possible de lancer un satellite pour diffusion directe aux domiciles. Mais le problème de construction n'est pas résolu.

De plus, monsieur Rock, je ne sache point que qui que ce soit du gouvernement ait décidé qu'il n'y aurait pas de satellite en vue d'une diffusion directe dans les foyers.

M. Rock: Des gens de Radio-Canada et de CTV avaient fait une déclaration en ce sens.

M. Kierans: Mais il n'en est rien. Peut-être est-ce un souhait qu'ils formulent à leur insu, mais éventuellement, ils s'habitueront à l'idée.

[Text]

have not really confronted the problems or have not seen their way to resolving their own position in the face of such challenges but I imagine that they will eventually adjust to them. It will be a question basically of what is good for the Canadian people and not in the sense that we are going to define what is good for them but in the sense that the people of Canada think is good for them and what they want, their needs. If a direct-to-home transmission is going to be what they want, that is what they are going to get. The government that refuses it to them will be tossed out.

Mr. Rock: Do you not feel, Mr. Kierans, that the financial resources that you will be spending on a system that you want to put into operation now is a waste of money if we know that we can do the other thing possibly at the same time. In fact at Harrison Hot Springs, there is no TV there at all because they are in a valley of mountains.

An hon. Member: Maybe they do not want it.

Mr. Rock: Oh, no, they do want it. Even with the new system they will never get it, but if they wait a little longer and get the other system, direct satellite, they might be able to have TV in the area.

Mr. Kierans: I do not know about the logistics of providing television into Harrison Hot Springs at the present moment but I do not see any reason for holding up the rest of Canada because one or two communities cannot get it.

Mr. Rock: I did not mean it that way.

• 1615

Mr. Kierans: It is the only way that it is economically more feasible to spread communications across this vast country and to every part of this vast country. It is economically more feasible to spread the two languages from one end of the country to another by satellite and by this satellite that we are presently putting up than by any other means. This means the expansion of microwave systems into every little hamlet from one end of the country to another and in the vast Arctic and Northwest Territories and the Yukon. The question now is about the investment. Could the money be better devoted to other things?

We have set this up as a corporation that has to pay its own way. The services it will render, it will charge for. It will be a continuing operation based on revenue.

[Interpretation]

Nous nous laisserons guider par ce que les Canadiens trouvent à leur avantage. S'ils désirent la diffusion directe satellite-foyer, ils l'auront, et le gouvernement qui la leur refusera sera renversé.

M. Rock: Selon vous, est-ce gaspiller que de consacrer ces sommes à l'établissement d'un système quand nous pourrions peut-être réaliser l'autre affaire en même temps? A Harrison Hot Springs, une vallée empêche toute télédiffusion.

Une voix: Peut-être n'en veulent-ils pas?

M. Rock: Détrompez-vous, ils en veulent; mais ils n'en auront pas, même avec le nouveau système et il leur faudra attendre la transmission directe.

M. Kierans: Je doute fort qu'il convienne de retarder la marche du Canada tout entier à cause d'une ou deux localités.

M. Rock: Ce n'est pas ce que j'entends.

M. Kierans: C'est la seule façon de desservir économiquement toutes les régions de ce vaste pays. Le satellite dont nous projettons le lancement est le moyen le plus économique de répandre par tout le pays les deux langues, en introduisant les micro-ondes jusque dans le plus humble hameau de l'Arctique, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Reste la question de l'argent: pourrait-on en réaliser une affectation plus judicieuse?

Nous avons établi une société dont on attend qu'elle se subviennne à elle-même. Ses services ne seront pas gratuits et elle fondera son fonctionnement sur ses revenus.

[Texte]

Mr. Rock: I have another question on the telegraph system that we have today in which when a person receives a telegram he receives a phone call. In other words, a person sends a telegram by telegraph wire. The operator then phones the telegram in and then maybe two or three days later they receive a copy of that telegram by mail. I do not think this is right. Is there any regulation forcing the telegraph offices to deliver immediately that telegram to the individual and not phone it in and not put it out by mail. They are not using the system they had in the past. They are now using other facilities.

Mr. Kierans: Do they not give you the choice? I thought they gave you the choice. They usually ask me when they give me the list of a telegram if I want it sent out to my home or would it be all right to send it in the mail.

Mr. Rock: Do they ask or do they tell you?

Mr. Kierans: I suppose it is a question of emphasis more than anything else. I think they still give you the choice.

Mr. Rock: There is another thing too. Is there any regulation forcing the sender to also have his address on the telegram. I am asking this because quite often I receive telegrams here and I do not know who to send answers back too.

Mr. Kierans: I receive a few like that myself.

Mr. Rock: You have a problem. Do you not think, Mr. Kierans, that there should be a regulation that every telegram sent should have the person's name and also his address on the telegram so that there could be some answers if there need be an answer.

Mr. Kierans: I would like to have the answer to that one myself but I am sure I will look into it.

Mr. Rock: Yes. Thank you.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. I was particularly interested in the Telesat communications system too. I thank my colleague for asking so many questions to help me out. Seeing we are on Estimates, have we any form of projections at the present time of what we are involved with regard to cost versus possible revenue. Do we know what this is going to cost us roughly for the first year or five years of its operation.

[Interprétation]

M. Rock: Une question au sujet du réseau télégraphique actuel. Soit une personne qui envoie un télégramme. Le préposé le lit ensuite au destinataire qui en reçoit copie par la poste deux ou trois jours après. Je n'aime pas cette façon de procéder. N'y a-t-il, dans la loi, aucune disposition qui enjoigne au bureau de télégraphe de faire parvenir directement ce message au destinataire, au lieu de le lui lire au téléphone ou de l'envoyer par la poste. Ce n'est pas ainsi qu'on faisait autrefois.

M. Kierans: Ne vous demande-t-on pas ce que vous préférez: qu'on vous le livre à domicile ou qu'on vous le lise en substance au téléphone?

M. Rock: Nous le demandent-ils ou s'ils nous le disent, tout simplement?

M. Kierans: Ce doit être une question d'intonation. Je crois que vous êtes encore libre de choisir.

M. Rock: Il y a autre chose. L'adresse de l'expéditeur est-il censé figurer sur le télégramme; parfois je reçois un télégramme mais je ne sais pas où adresser ma réponse.

M. Kierans: J'en reçois aussi quelques-uns de ce genre.

M. Rock: Ne devrait-il pas y avoir un règlement à ce sujet, pour qu'on puisse répondre, au besoin.

M. Kierans: Je vais m'en occuper.

M. Rock: Merci.

M. Pringle: Au sujet de Telesat, et puis qu'on en est au budget, avons-nous une idée des dépenses et revenus de cette société pour les quatre prochaines années?

[Text]

Mr. Kierans: I said at the time we introduced the Bill that the cost of the satellite would be in the order of \$65 to \$75 million. The projected revenue on that would be in the order of about \$18 million to be paid for by those who used it—in this case, the two major classifications, CBC and the common carriers, that is all the telephone companies plus CP, CN. Since that time we formed the TELESAT Canada Corporation and all of this is in their hands. All the material that Mr. Bergeron did in the Project Office prior to the forming of the department and afterwards the work done in the Project Office after the department was formed under Mr. Bergeron was turned over to the Corporation and they are pursuing this. No firm contracts have yet been signed for the building of the satellite itself or contracts with the users. This is coming up very rapidly. I reverted to Mr. Allmand's question before because we have always expressed the hope in the department that this would be launched sometime in 1972. We still would like to see it launched in 1972. If that is to be done, Mr. Pringle, the decisions have to come and the information has to come on which those decisions will be based, very rapidly. As I say, I do expect it within the next two or three weeks.

• 1620

Mr. Pringle: As you mentioned, it is expected that the Crown Corporation will be self-supporting. I wonder how many years we would expect it to take to be self-supporting. It may be an unfair question but do we have any projections or estimates that we can rely on to give us some information along these lines.

Mr. Kierans: It is expected to be self-supporting from the start really. In other words, the contracts that they would sign with the users are expected to return them enough to cover the depreciation of the existing systems and to furnish sufficient money. Although later on they may need to go to the public or go back for additional capital as the systems expand and you have two or three satellites or direct broadcast satellites up there.

We envisage that the government would put up about one-third of the required capital for the Corporation's initial phase and that would be it for the government; the public would put up about one-third and the users, the carriers would put up one-third. In that way I think we have it taped as much as we possibly can.

Mr. Pringle: What does your period include?

[Interpretation]

M. Kierans: J'ai dit, lors de l'introduction du bill, que le satellite coûterait de \$65 à \$75 millions. Les usagers verseraient environ \$18 millions—Radio-Canada et les transporteurs communs, les compagnies de téléphone et le CPC. Mais depuis nous avons fondé Telesat et nous lui avons confié toute cette entreprise. Tout le travail de planification accompli par monsieur Bergeron lui a été remis. Aucun contrat n'a été signé jusqu'ici, que ce soit avec les usagers ou avec les compagnies de construction de satellites, mais ils le seront sous peu. Je suis revenu tantôt à la question de monsieur Allmand car, au ministère, nous avons toujours espéré que le satellite serait lancé au cours de 1972, et nous l'espérons encore. Mais il nous faudra nous hâter de prendre des décisions à cet effet et c'est pourquoi j'attends d'ici deux ou trois semaines les renseignements sur lesquels se fonderont ces décisions.

M. Pringle: La société, vous l'avez dit, est censé se subvenir à elle-même. Combien d'années lui faudra-t-il pour arriver à ce point. Avez-vous une idée?

M. Kierans: En fait, elle est censée l'être dès le début. La recette que leur vaudront les contrats conclus avec les usagers devrait suffire à compenser la dépréciation des installations et à assurer le financement de l'entreprise. Plus tard, il leur faudra peut-être émettre des actions pour s'adapter à l'expansion du réseau. Il y a déjà là-haut deux ou trois satellites.

Nous pensons que le gouvernement pourrait d'abord investir le tiers des capitaux nécessaires au lancement de l'entreprise; le public fournirait un autre tiers et les usagers le troisième.

M. Pringle: Quelle est la durée de cette période?

[Texte]

Mr. Kierans: I would like to make one qualification. In the intervening period, prior to going to the public or raising the money, the government may be advancing loans but these loans would later be converted into equity.

Mr. Pringle: The information I was trying to get is to ascertain whether you really felt it would become self-supporting. Some of our other crown corporations have had quite a few years endeavouring to be self-supporting and have not quite made it yet and I was wondering...

Mr. Kierans: The one which the Department of Communications is responsible for happens to be an extremely profitable one and we hope that our second one will be profitable also. If I may say, I just want to correct one word, it is not a crown corporation, it is a public corporation; it is an independent corporation. They have to come, according to the bill, to the Minister for approval of certain steps they want to take but it is a public corporation in which the government will have a minority position.

Mr. Pringle: I see. Thank you very much. You have a depreciation period; is it for the life of the satellite?

Mr. Kierans: Yes, it would be for the life of the satellite. If the life of the satellite were five years, it would be depreciated accordingly and the use of the facilities provided by the satellite priced accordingly. If the life of the satellite were seven years, it would be spread over seven years.

Mr. Pringle: Have we ascertained what we estimate the life of the satellite to be yet?

Mr. Kierans: It depends on what satellite we choose and so on and these are the decisions that are coming up very rapidly.

Mr. Pringle: Will any other countries be participating in the use of this satellite?

Mr. Kierans: No. It will be a Canadian-use satellite.

Mr. Pringle: I see. You will be transmitting within the boundaries of Canada.

Mr. Kierans: That is right.

Mr. Pringle: You will not be utilizing it in other areas of North America.

Mr. Kierans: No. It would be possible, I think, technically, Dr. Chapman or Mr. Bergeron would tell you, to so beam that satellite that it could also provide communications for Alaska but then you are into the whole

[Interprétation]

M. Kierans: Une précision: avant de nous lancer dans l'émission d'actions pour recueillir des fonds du public, le gouvernement consentira des fonds, mais qui feront plus tard partie de l'actif de la société.

M. Pringle: J'essayais en somme de vérifier si, de fait, la société serait en mesure de se subvenir à elle-même. Certaines de nos sociétés de la Couronne essaient depuis des années d'y parvenir, et je m'interrogerais...

M. Kierans: Celle qui relève de la compétence du ministère des Communications est particulièrement lucrative et nous espérons que notre deuxième société le sera également. Soit dit en passant, il ne s'agit pas de société de la Couronne, mais d'une société publique; une société indépendante. En vertu de la loi, elles doivent recevoir l'approbation du ministre quant à certaines de leurs transactions, mais elles demeurent des sociétés publiques où le gouvernement ne joue qu'un rôle bien minime.

M. Pringle: Je vois; très bien. Vous avez, n'est-ce pas, une période de dépréciation pour le satellite?

M. Kierans: Oui. Elle s'étend sur toute la durée dudit satellite, de sorte que si le satellite vivait, pour ainsi dire, cinq ans, il serait déprécié en conséquence et l'utilisation de ses services serait évalué selon. Si le satellite vivait sept ans, les frais seraient répartis sur cette période.

M. Pringle: Connaissons-nous de fait la vie de ce satellite?

M. Kierans: Tout dépend du satellite que nous choisissons, etc., décisions qui nous parviendront sous peu.

M. Pringle: D'autres pays se serviront-ils de ce satellite?

M. Kierans: Il sera réservé à l'usage des Canadiens.

M. Pringle: Bon. La diffusion sera-t-elle limitée aux frontières canadiennes?

M. Kierans: Oui.

M. Pringle: Vous ne vous en servirez pas dans d'autres régions de l'Amérique du Nord?

M. Kierans: Non. Il serait, techniquement, impossible de le faire, messieurs Chapman et Bergeron vous le diront; on ne saurait orienter la diffusion du satellite de façon à assurer les communications avec l'Alaska—mais alors,

[Text]

INTELSAT consortium and this would have to be by prior agreement, at the request, let us say, of the State of Alaska through the American government, through INTELSAT to Canada. We could not unilaterally decide that we were going to broadcast into Alaska and advertise Molson's beer or whatever it is, even though they would like to see the Canadiens play the Toronto Maple Leafs.

Mr. Pringle: The Department has three Alouette and ISIS satellites in orbit at the present time.

Mr. Kierans: Gee, I covered both cities that way.

Mr. Pringle: The Department has three Alouette and ISIS satellites in orbit at the present time. That is correct?

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Pringle: Would it be a fair question to ask—I am sorry that I am so ill-informed or uninformed—to what extent we are using these and very briefly a little information about these satellites.

Mr. Kierans: Yes. I will ask Dr. Chapman to answer and I will also ask him to tell you at the same time why we are putting up a fourth one which I think is what you would like to know.

The Chairman: Dr. Chapman.

• 1625

Dr. Chapman: The Alouette and ISIS satellites are scientific satellites. ISIS stands for International Satellites for Ionospheric Studies and the program is a joint program with the United States for scientific studies of the ionosphere which is the charged part of the upper atmosphere. Alouette I was launched in 1962 and is still operating about half an hour a day. Alouette II was launched in 1965 and ISIS-A in 1969. Alouette I had four experiments on board.

ISIS-A has ten experiments on board; it continues and extends the measurements made in Alouette I and Alouette II. ISIS-B is in the stages of completion now in Montreal and it will carry two brand new optical experiments on board to look at the Aurora, the Northern Lights from above and to study the upper atmosphere through the light which is radiated from it. These are all scientific satellites; they are not used for commercial purposes or for communications.

Mr. Pringle: Thank you very much, Mr. Chairman.

[Interpretation]

on se retrouve dans le consortium d'Intelsat, et il faudrait que ce soit un accord antérieur, fait, disons, à la demande de l'Alaska, par l'intermédiaire du gouvernement américain. Nous ne serions, unilatéralement, décider de diffuser en Alaska et y annoncer quoi que ce soit, même si on aimerait y voir jouer les *Maple Leafs*.

M. Pringle: Le ministère a trois satellites Alouette et Isis qui sont actuellement en orbite.

M. Kierans: J'ai donc ainsi tenu compte des deux villes.

M. Pringle: Le ministère a trois satellites Alouette et Isis qui sont actuellement en orbite. Est-ce exact?

M. Kierans: Oui.

M. Pringle: Pardonnez mon ignorance, mais puis-je vous demander à quoi ils servent?

M. Kierans: Monsieur Chapman, voulez-vous répondre à la question de monsieur Pringle et, par la même occasion, lui dire pourquoi vous voulez en lancer un quatrième.

Le président: Monsieur Chapman.

M. Chapman: Les satellites Alouette et Isis sont destinés à des fins scientifiques. L'ISIS (International Satellites for Atmosphere Studies) sert à la réalisation d'un programme d'étude de l'ionosphère entrepris conjointement avec les États-Unis. L'Alouette a été lancé en 1962 et fonctionne encore aujourd'hui durant environ une demi-heure par jour. L'Alouette II a été lancé en 1965 et l'Isis-A en 1969. L'Alouette menait quatre expériences.

L'Isis-A en a dix, visant à poursuivre et étendre celles de l'Alouette I et II. Nous achevons de monter l'Isis-B à Montréal et il mènera deux expériences nouvelles en optique sur les aurores boréales et les couches supérieures de l'atmosphère par l'intermédiaire de la lumière qu'ellesradient. Ce sont donc des engins exclusivement scientifiques qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: When Mr. Gotlieb answered a prior question, Mr. Chairman, he referred to a high-power satellite. I would like to ask him this question. Telesat then if I understand you correctly is not a high-power satellite.

Mr. Gotlieb: That one would be a lower-power satellite which would broadcast directly to the home, a medium- or low-power satellite.

Mr. Trudel: You referred to an experiment that will take place in 1972 in India, and I think the connotations on that one are educational mostly. The reception to the ground stations—and I assume by ground station, they are talking about a set and not what we understand as a ground station—and the price range of that was \$1,500 for the first estimate and it is now down to \$500. Without any figures that were quoted by Dr. Chapman, and the figures that he used I assume were \$150,000 per ground station, so would we not be better off to be considering a high-power satellite rather than the lower range and get a far greater volume of channels that will be available by using the other route?

Dr. Chapman: The satellite which you are talking about now is the ATS-F, Advanced Technology Satellite, which is being built by the United States, and as its name suggests it is an experiment. It uses a number of new technologies: there will be an antenna measuring 30 feet across that has to be extended into space, which has never been done; it operates in the ultra high frequency band which is used for television on this continent, and for that reason it cannot be used in this continent because it will interfere with the UHF stations which we now have in places in North America but can be used in Asia as there are no UHF stations there.

It is an advanced technology. It is not an operational satellite. The probability that it will last more than a year or so is not very high. The earliest date that a satellite using that technology might go into operational use is probably 1974 or 1975, but unfortunately as I said, it is not the kind of technology which we can use in North America because we are already using those frequencies for local television broadcasts, UHF band. I think there is only one channel, one television program for the whole satellite. It is an early stage of the technology to prove if it can be done, but it is not a commercial proposition by a long way.

Mr. Trudel: I believe Mr. Gotlieb wanted to comment.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Gotlieb a parlé tout à l'heure d'un satellite puissant; dois-je comprendre que Telesat n'en est pas un?

M. Gotlieb: Le satellite qui présiderait à la diffusion directe du satellite au foyer serait d'une puissance moyenne ou inférieure.

M. Trudel: Vous avez parlé d'une expérience qu'on fera en Inde en 1972, à des fins éducatives surtout. Le prix d'un appareil de réception au sol a diminué de \$1,500 à \$500. Dans ces conditions, ne serait-il pas préférable d'avoir recours à un satellite de grande puissance et d'obtenir ainsi un nombre de canaux plus élevé?

M. Chapman: Vous faites allusion au satellite ATS-F un engin techniquement avancé, qui est construit aux États-Unis, à titre expérimental. Il utilise diverses nouvelles mesures technologiques: une antenne de 30 pieds de diamètre; des fréquences ultra-élevées (qui sont ici utilisées pour la télévision et, de ce fait, embrouilleraient celles des postes de télévision UHF) qui pourraient être utilisées en Asie, où ces UHF ne sont pas utilisées aux fins de la télévision.

La vie de ce satellite fort avancé du point de vue technologique ne dépassera guère un an, et ce ne sera qu'en 1974 ou 1975 qu'on en lancera un auquel on attachera quelque espoir de rendement. Le satellite en question ne comporte, de toute façon, qu'un canal.

M. Trudel: Monsieur Gotlieb a, je crois, un mot à ajouter.

[Text]

• 1630

[Interpretation]

Mr. Gotlieb: I think also this satellite we are putting up in Canada will provide two-way communication services, telephone and data, and will supplement and form part of the total communication system of the country. It will connect with the entire system and thus be able to reach various communities in the North and in the South for all kinds of communication services, whereas the systems that are being developed now for underdeveloped countries which are, as Dr. Chapman explained, working on bands which are not free for use in this country, will essentially be simply for the provision of educational television; it is a far more sophisticated kind of service that we are seeking now in this first generation.

Perhaps I could just add a further point on this. I do not think it is a question of direct broadcasting which undoubtedly will come in due time supplanting the existing kind of satellite systems. These two probably will co-exist. They will co-exist in many countries, if not in most countries. There will be satellites which operate in relation to larger ground stations and at the same time there will be satellites or transponders, or parts of satellites, which ultimately will go right into the home, depending on the kind of service involved. So if, in fact, as Canada does intend, we do have a first generation point-to-point communication distribution satellite now, this will not be essentially made obsolete by further technological changes. These further technological changes probably will co-exist along with the systems that we have now. It may well be developed in such a way that perhaps all these services will be provided by a single satellite or a single system or by different satellites, but they will complement each other just as satellites now are going to complement microwave.

Mr. Trudel: Can we envisage the possibility of using this particular type of satellite that we are working on now in conjunction with the facilities that were mentioned to be in the experimental stage for home reception?

Mr. Gotlieb: We would have to use a different satellite, not the one that will go up as the first generation satellite. There would have to be a different satellite used to communicate directly with sets in the home.

Mr. Trudel: A different program?

M. Gotlieb: Le satellite que nous lancerons au Canada permettra d'assurer des communications dans les deux sens, d'acheminer l'information téléphonique et formera corps et partie avec le réseau de communications du pays. Branché sur le réseau général, il permettra de desservir les diverses localités dans le nord et le sud, quelques soient les communications en cause, au rebours des systèmes mis au point à l'intention des pays en voie de développement qui, monsieur Chapman l'a signalé, se limiteront à des fins éducatives; en somme, nous recherchons un mode de diffusion bien plus élaboré.

Un dernier mot. Je ne crois pas qu'il s'agisse de diffusion directe, qui, en temps et lieu, viendra supplanter le présent système de satellites.

Les deux co-existeront sans aucun doute. Dans bon nombre de pays, sinon la plupart, il y aura des satellites qui fonctionneront avec les installations au sol, il y aura aussi des satellites, des parties de satellite qui desserviront directement les maisons, suivant le genre de service en cause. Donc, si nous avons au Canada, comme il est prévu, une première génération point à point de satellites de distribution de communication, elle ne sera pas essentiellement rendue désuète par l'évolution technologique. Ces techniques évoluées co-existeront sans doute avec les systèmes que nous avons en ce moment. Elles pourront peut-être même se développer de façon à ce que tous les services soient assurés par un seul satellite, ou par un seul réseau, ou par différents satellites qui viendront se suppléer l'un l'autre tout comme les satellites viendront suppléer aux micro-ondes.

M. Trudel: J'en arrive donc à la question suivante. Est-ce que nous pouvons prévoir la possibilité d'utiliser le genre de satellite sur lequel nous travaillons maintenant avec les services encore à l'étape expérimentale mentionnés tout à l'heure, pour la réception dans les foyers?

M. Gotlieb: Il nous faudra utiliser un autre satellite, non celui qui sera lancé comme étant de la première génération; un autre satellite devra être utilisé pour communiquer directement avec les postes récepteurs dans les foyers.

M. Trudel: Ce sera un autre programme.

[Texte]

Mr. Gotlieb: Yes. To beam a program directly into the home we would have to have a different kind of satellite.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wish to follow up Mr. Trudel's questions about ultra high-frequency broadcasting, which I gather will not be done from Telesat. Are there any UHF ground stations in Canada?

Mr. Gilles Bergeron (Assistant Deputy Minister, Department of Communications): To my knowledge, there is none in existence right now. There are a few being planned in the Toronto area.

Mr. Benjamin: So any interference that would take place in the immediate future, after the satellite is up, would be with the U.S. UHF station?

Mr. Bergeron: Yes, it would. However, there is an agreement between Canada and the United States with regard to UHF frequencies for television. There are on the U.S. side of the border quite a number of UHF stations actually in operation.

Mr. Benjamin: If the satellite is broadcasting to ground stations and then it is transmitted from there by a microwave, it is not direct satellite to home broadcasting. How can there be any interference?

Mr. Bergeron: The first generation satellite of Telesat is in a frequency band which is entirely different from the one used by the UHF frequency band.

Mr. Benjamin: I still do not understand why the satellite would not be doing UHF broadcasting?

Mr. Bergeron: If we were to operate in the same band as the UHF TV station there would be some interference.

Mr. Benjamin: And it does not require a ground receiving station, you can just pick it up?

Mr. Bergeron: Yes.

Mr. Benjamin: It is not retransmitted by microwave?

• 1635

Mr. Bergeron: But for the time being there are so many UHF television stations operating in the United States that through agree-

[Interprétation]

M. Gotlieb: Oui. Ce sera un autre genre de satellite qu'il nous faudra lancer pour la réception directement dans les foyers.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, simplement pour reprendre les questions posées par M. Trudel sur les UHF, les très hautes fréquences qui, si je comprends bien, ne seront pas émises par Telesat. Est-ce qu'il y a des postes au sol UHF au Canada?

M. Gilles Bergeron (Sous-ministre adjoint, ministère des Communications): A ma connaissance il n'y a pas de tels postes au Canada. On en prévoit quelques-uns dans la région de Toronto.

M. Benjamin: Donc l'interférence, dans l'immédiat, se ferait avec les stations américaines?

M. Bergeron: Oui. Il y a toutefois une entente entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est de très hautes fréquences pour la télévision. Aux États-Unis, il y a, le long de la frontière, de nombreuses stations UHF déjà en fonction.

M. Benjamin: Le satellite transmettra aux stations au sol, et ce sera ensuite transmis par micro-onde. Il ne s'agit donc pas d'une réception direct au foyer. Comment peut-il y avoir interférence?

M. Bergeron: La première génération de satellites de Telesat se trouve dans une bande de fréquences tout à fait différente que celle qui est utilisée par les bandes de fréquences UHF.

M. Benjamin: Je ne vois encore pas pourquoi le satellite ne diffusera pas par UHF.

M. Bergeron: Si nous fonctionnons avec la même bande que les postes de télévision UHF, il y aurait interférence à ce moment-là.

M. Benjamin: Et une station au sol ne serait pas nécessaire? On ne ferait que recueillir le signal?

M. Bergeron: Oui.

M. Benjamin: Ce ne serait pas retransmis par micro-onde?

M. Bergeron: Non. En ce moment, il y a un si grand nombre de stations en UHF, aux États-Unis, qu'en vertu d'ententes qui datent

[Text]

ments dating 7, 10 or 15 years ago we have agreed to use this band for UHF television transmission, which is now a band which cannot be used for satellite transmission, and we have to transmit satellite communication either in the six megahertz band or eight megahertz band and not in the same band as the UHF television station.

Mr. Benjamin: This is all technical and probably over my head, Mr. Chairman, but I still do not understand. If it requires ground stations to pick it up and retransmit it by microwave, how would UHF broadcasting interfere with UHF stations in the United States, or anywhere else for that matter, if it is required to be picked up on the ground first before a station can use it?

Mr. Bergeron: The transmission which is picked up on the ground is not done in the same bands as the UHF television station and that is why it does not interfere, but the program that will go ahead in India is done in the band which is used in America for UHF television stations and the type of experiment that they are putting forward in that band is possible only for the time being.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Bergeron: That is why, if we were using the same technique and the same band, we would create interference through the television station, but with the band used by Telesat there is no interference because it is a different band and a different technology.

Mr. Benjamin: Is there any advantage to having UHF transmission from the satellite over ordinary frequency television broadcasting?

Mr. Bergeron: It is cheaper because with this band you could achieve the transmission with less power. But we are for the time being, and Dr. Chapman could explain that, doing some research and development to find out other bands which would not interfere with our broadcasting system and which would make it possible for direct transmission. That is part of the engineering or research and development that has to be done before direct transmission from an engineering point of view is possible in America.

Mr. Benjamin: Is this agreement with the United States reciprocal? Do they agree not to use any either in their satellites?

Mr. Bergeron: Yes.

[Interpretation]

d'il y a 7, 10 ou 15 ans, nous avons convenu d'utiliser cette bande pour la transmission de télévision UHF seulement; c'est maintenant une bande qui ne peut être utilisée par le satellite. Il nous faut donc transmettre ces communications par satellite, soit dans la bande de six mégahertz ou de huit mégahertz et non dans la même bande que celle utilisée par les postes de télévision UHF.

M. Benjamin: C'est très technique, cela me dépasse sans aucun doute. S'il faut des postes récepteurs au sol qui retransmettent ensuite par micro-onde, comment la diffusion par UHF peut-elle interférer avec les stations des États-Unis, ou même d'ailleurs, si ce doit être recueilli au sol avant qu'une station ne puisse l'utiliser?

M. Bergeron: La transmission recueillie au sol ne se fait pas dans les mêmes bandes que les postes de télévision UHF. C'est pourquoi il n'y a pas interférence; mais les programmes qui seront mis au point en Inde, se font avec les bandes UHF qui sont utilisées aux États-Unis pour les postes de télévision UHF. Le genre d'expérimentation ne vaut que pour maintenant.

M. Benjamin: Oui. Je comprends.

M. Bergeron: C'est la raison pour laquelle en utilisant la même technique, la même bande nous créerions de l'interférence auprès de ces stations de télévision, alors qu'avec la bande utilisée par Telesat, il n'y a pas interférence; c'est une autre bande, une autre technologie.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a un avantage à avoir une transmission UHF par satellite par rapport aux fréquences habituelles?

M. Bergeron: C'est moins coûteux parce qu'avec cette bande vous pouvez avoir une transmission avec moins de puissance. Mais pour l'instant, et M. Chapman pourrait vous l'expliquer, grâce à la recherche et au progrès accomplis, nous pourrions trouver d'autres bandes qui ne feraient pas interférence avec le système de diffusion et permettraient la transmission en direct. Cela fait partie de la recherche et du développement qui doit être fait, avant qu'une transmission en direct ne puisse être réalisée, sur le plan du génie s'entend, en Amérique.

M. Benjamin: Cette entente avec les États-Unis, est-elle réciproque? Ils ont convenu de ne pas utiliser ces fréquences avec leur satellite?

M. Bergeron: Oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: I am curious about what is called a synchronous orbit. When you want to put up that second, third and fourth satellite—they will have to be in synchronous orbits as well—do you just stack one above the other at different heights?

Dr. Chapman: There is no difficulty so far as space is concerned because even in synchronous orbits satellites which are quite close together are really in no danger of bumping together. The problem is that you cannot use the same radio transmitters and receivers, otherwise they will interfere directly.

Mr. Benjamin: That is what I meant. You have overcome the danger of any two satellite transmissions interfering with each other.

With a synchronous orbit does it have to be directly over the exact geographic centre of Canada?

Dr. Chapman: It is not over Canada, it is over a point on the equator at the appropriate longitude. The equatorial orbit positions are 22,300 miles above the equator. It is a ring around the earth and you can put satellites all around that ring. Of course, from any one of those positions you can look down and see roughly a third of the earth.

Mr. Benjamin: Again, for my information, can you explain why this could not be in an orbit over the Tropic of Cancer instead of over the equator?

• 1640

Dr. Chapman: If you put it on the equator the satellite rotates around the earth in 24 hours and as the earth rotates once in 24 hours it appears to stay in the same place. If you displace it below the equator the plane of the orbit is tipped. Let us say, for example, that it will be 10 degrees below the equator at noon. At midnight it will be 10 degrees above the equator. So if you have an antenna trying to look at that satellite it will have to keep nodding up and down through the day. That is a much more expensive antenna than one which is pointed at the same place and just stays there and the satellite stays at the same point. The only way you can keep the satellite staying in the same point is if they are exactly above the equator. And you have to keep flying them back again. The moon and the sun will pull them off and you have to use little jets to keep bringing them back again all the time.

Mr. Benjamin: You could not have it in its orbit then over the Arctic Circle or over the Northern end?

[Interprétation]

M. Benjamin: Je ne saisis pas très bien la question de l'orbite synchrone. Lorsque vous voulez mettre un deuxième ou un troisième satellite en orbite, que faites-vous? Vous les empilez les uns au-dessus des autres à différentes hauteurs?

M. Chapman: Il n'y a pas de difficulté pour ce qui est de l'espace, parce que même avec des orbites synchrones les satellites qui sont très rapprochés n'entreront pas en collision. On ne peut cependant utiliser les mêmes appareils de transmission et de réception radio, autrement il y aurait interférence.

M. Benjamin: C'est ce que je voulais dire, vous avez surmonté cette difficulté soit le danger qu'il y ait deux satellites qui se fassent interférence dans leur transmission. Alors est-ce que l'orbite synchrone doit être au-dessus du centre géographique exact du Canada?

M. Chapman: Non, il ne se trouve pas au-dessus du Canada, mais au-dessus de l'Équateur, à la longitude voulue. L'orbite est de 22,300 milles au-dessus de l'Équateur. C'est un cercle autour de la terre et vous pouvez mettre des satellites tout autour de ce cercle et de cette position dans l'espace vous pouvez voir environ un tiers de la terre.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas avoir une orbite autour du Tropique du cancer plutôt qu'au-dessus de l'Équateur?

M. Chapman: Si vous le placez à l'Équateur, le satellite fait une rotation autour de la terre en 24 heures, alors que la terre fait une rotation de 24 heures et il semble rester à la même place. Si vous le déplacez en delà de l'Équateur, le plan de l'orbite est en oblique. Disons qu'il est à 10° au-dessous de l'Équateur à midi, il sera à 10° au nord de l'Équateur à minuit, et votre antenne devrait toujours se déplacer, pour suivre le satellite. C'est une antenne beaucoup plus coûteuse qu'une autre orientée vers un point, alors que le satellite se trouve au même point. La seule façon de pouvoir laisser le satellite au même point, c'est de le placer au-dessus de l'Équateur. La lune et le soleil l'attirent et des fusées le ramènent à sa place.

M. Benjamin: On ne pourrait l'avoir en orbite au-dessus du cercle arctique ou du Nord?

[Text]

Dr. Chapman: No.

Mr. Benjamin: In the transmission of telephony, if I were to make a call to Vancouver and all the ground or the microwave circuits were busy, would I automatically go to a satellite circuit, or is that a separate kind of circuitry for which there is an extra charge? Or is it all classed the same as a normal long distance telephone call?

Mr. Gotlieb: When there is a domestic satellite system, the Trans Canada telephone system or telephone systems will rent channels on it and they will route your message and switch your message in accordance with the normal engineering requirements.

An hon. Member: Availability of circuits.

Mr. Gotlieb: Yes, availability of circuits. You will not be charged specially for it nor will you probably be conscious of the fact that you are on satellite rather than microwave no more than you might be if you called London today. You may not be aware of whether you are on cable or satellite. There is a time delay of sorts if it is used two ways and you are slightly conscious of the delay if it is used two ways across the ocean. But this is the only distinction over long distances that you might be aware of.

Mr. Benjamin: Are there any difficulties regarding interference in transmission, noise on telephone conversation? Has that been solved yet or eliminated?

Mr. Kierans: You hardly know the difference or you do not know the difference.

Mr. Benjamin: The reason I ask you this is because when you hear the voices of astronauts, no matter how direct or even if you are in Houston and they are still within a couple of hundred miles of the earth, it sounds pretty fuzzy to me. Is this just the retransmitting...

Mr. Gotlieb: The standards are considered comparable and they are, I think, generally.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: Mr. Minister, I hope I am not being repetitious here. It was not possible for me to arrive earlier.

The Chairman: If you are, we will call you back to order.

[Interpretation]

M. Chapman: Non.

M. Benjamin: Pour ce qui est de la téléphonie, si j'appelle Vancouver et que tous les circuits de micro-onde sont achalandés, est-ce que, automatiquement, vous utilisez un circuit de satellite ou est-ce qu'il s'agit d'un circuit différent pour lequel il y a des frais additionnels? Est-ce que c'est le même prix que pour les appels interurbains conventionnels?

M. Gotlieb: Lorsqu'il y aura un réseau de satellites au pays, le Réseau Téléphonique Transcanadien vous louera des lignes et pourra acheminer ou retransmettre des messages suivant les exigences de la disponibilité des circuits.

Une voix: La disponibilité des circuits.

M. Gotlieb: Oui, vous n'aurez pas de frais additionnels à payer du fait que vous utilisez le satellite et vous ne saurez même pas que vous employez le micro-onde plutôt que le satellite pas plus qu'aujourd'hui lorsque vous téléphonez à Londres vous ne savez pas si le câble ou le satellite sont utilisés à ce moment-là. Il y a un léger délai si la communication se fait dans les deux sens, mais c'est la seule différence que vous pouvez remarquer.

M. Benjamin: En ce qui concerne ce que vous aviez à dire quant au bruit dans les conversations téléphoniques. Est-ce que le problème a été éliminé?

M. Kierans: Vous pouvez à peine vous en rendre compte.

M. Benjamin: Je demande cette question parce que les voix des astronautes, même si vous êtes à Houston et qu'ils ne soient qu'à deux cent milles de la terre, semblent un peu embrouillées. Est-ce simplement la retransmission ou quoi?

M. Gotlieb: Je crois que généralement les normes de réception sont considérées similaires.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Monsieur le ministre, j'espère ne pas répéter les questions qui ont déjà été posées. Malheureusement je n'ai pas pu arriver plus tôt.

Le président: Si vous le faites, on vous rappellera à l'ordre.

[Texte]

Mr. Perrault: I know you will with your usual competence, Mr. Chairman.

Mr. Minister, you have made the point very persuasively that the entire field of communications is witnessing some startling technological developments, some dramatic changes in the way information is being relayed and transmitted, and I think that the Committee members have all been interested in some of the positions you have developed in this regard. You have suggested, and very recently, that cablevision systems are going to play an increasingly important role in the years to come. Now, in view of this rapidly developing technology, does in fact a close relationship exist between your Department of Communications and the Canadian Radio and Television Commission?

Mr. Kierans: I think if you look at the speeches that Mr. Juneau has been making and the speeches that I have been making on the technological side, you will not find any contradictions. I think we are working toward the same end.

Mr. Perrault: It is encouraging that there is concert of purpose here, but more explicitly, were any meetings or conferences held between you and Mr. Juneau or members of your Department and members of the CRTC before the CRTC proposals were announced?

Mr. Kierans: We generally know what they are going to do and there is very close co-operation and working together between the Department and the CRTC and they say that they are involved heavily in the whole series of studies that we are making, looking forward to a policy for fitting and applying the telecommunications needs of Canada. Now with respect to a question such as content and so on, what goes over there, that is entirely within his responsibility.

Mr. Perrault: I am thinking...

Mr. Kierans: ...on the facilities and the development of the technology, the direction that Canada's investment is going to take, yes.

Mr. Perrault: Yes. I am thinking in terms of technology and facilities here, Mr. Minister.

Mr. Kierans: Yes.

Mr. Perrault: Let me ask you this question then. In view of the very ambitious survey which your Department has underway which is drawing information, I understand, from all communications sections of Canada and outside of Canada...

[Interprétation]

M. Perrault: Oui, je sais.

Enfin, en ce moment, le système de communications connaît des progrès techniques extraordinaires et des changements étonnants dans la façon dont s'effectuent les transmissions et les communications. Tous les membres du Comité sont intéressés à votre prise de position à cet égard. Vous avez suggéré récemment que le service de télévision par câble jouera un rôle important dans les années à venir. Aussi dans ce domaine technique qui se développe très rapidement, est-ce qu'il existe des rapports très étroits entre votre ministère des Communications et la Commission canadienne de la radio et de la télévision?

M. Kierans: Si vous consultez les discours faits par M. Juneau et les discours que j'ai prononcés moi-même sur les aspects techniques, de la chose vous verrez qu'il n'y a pas de contradiction. Nous travaillons pour atteindre le même but.

M. Perrault: Cette coopération est très encourageante mais, avez-vous tenu des réunions avec M. Juneau et la Commission canadienne de la radio et de la télévision avant l'annonce des propositions de la CCRT?

M. Kierans: Habituellement nous savons ce qu'ils vont faire et nous travaillons en étroite collaboration, mon ministère et la CCRT. Ils participent à toutes les études que nous faisons en vue d'établir une politique qui réponde aux exigences du Canada en matière de télécommunications. Maintenant, pour ce qui est du contenu, ou encore ce qui est retransmis, cela relève essentiellement de la CCRT.

M. Perrault: Je pensais...

M. Kierans: Pour ce qui est des installations, des développements techniques et de l'orientation des investissements du Canada, oui.

M. Perrault: Je songe plutôt à la technique et aux installations, monsieur le ministre.

M. Kierans: Oui.

M. Perrault: Alors permettez-moi de vous poser la question suivante. Étant donné les enquêtes des plus ambitieuses que votre ministère est à faire en vue de recueillir des renseignements de tous les secteurs de communications du Canada et de l'extérieur du Canada...

[Text]

Mr. Kierans: That is right.

• 1645

Mr. Perrault: ...do you think it is appropriate for the CRTC to proclaim its proposals before your survey has been finished?

Mr. Kierans: Their proposals relating to the content and the quality of broadcasting really had nothing to do with us.

Mr. Perrault: You do not think that the technological aspects are sufficiently significant to warrant any change in the schedule of the CRTC proposals?

Mr. Kierans: The technology determines what is the capacity for communications in Canada and it does not determine really what goes over such systems or what should be the racial background of programs or the origin of programs.

Mr. Perrault: I had in mind this, for example; that your studies undoubtedly will show or at least indicate the ultimate capacity of cablevision, the number of information channels which can be adapted to a modern cablevision system. It will undoubtedly show the ability of microwave systems to transmit signals to various parts of Canada and the numbers of channels which are going to be available because I understand that technology is developing additional channels. And I had in mind that perhaps it is important to know how many available information channels will be at the disposal of Canadians in the years to come because this is a consideration especially for hinterland areas which have been told that there may be a limit on the...

Mr. Kierans: There will be a great deal of capacity, a great many channels available. The question I think that we would want to have an input into would be how those channels will be used. Are they going to be used entirely or are you going to look at them only in a broadcasting way or are you going to look at them in a true communications way?

Mr. Perrault: Yes.

Mr. Kierans: That is dialogue and in this aspect of it, I think...

Mr. Perrault: Yes, this is precisely the point I was trying to make. In other words, the channels are going to be there. How will they be employed? We will not have those answers for some time from your Department, presumably.

[Interpretation]

M. Kierans: C'est juste.

M. Perrault: ...croyez-vous qu'il soit approprié que la CCRT annonce ses propositions avant que votre enquête ne soit terminée?

M. Kierans: Leurs propositions ont trait au contenu et à la qualité des émissions, elles n'ont réellement rien à voir avec nous.

M. Perrault: Ne croyez-vous pas que les aspects techniques soient suffisamment significatifs pour entraîner une modification des propositions de la CCRT?

M. Kierans: La technique détermine le potentiel de communications au Canada mais ne détermine pas vraiment ce qui est acheminé le long de ces réseaux ou encore l'origine des programmes et ainsi de suite.

M. Perrault: Je songeais à ce qui suit. Par exemple, vos études sans aucun doute indiqueront la capacité ultime, le nombre de canaux qui peuvent être adaptés dans un système moderne de transmission de télévision par câble et aussi la capacité des réseaux micro-ondes de transmettre des signaux dans les différentes régions du Canada, et aussi du nombre de canaux qui seront disponibles parce que les progrès techniques permettront de développer de nouveaux canaux de transmission. Et peut-être serait-il important de savoir combien de canaux d'information seront mis à la disposition des Canadiens pour les années à venir parce que cela doit être considéré surtout pour les régions éloignées parce qu'on nous a dit qu'il pourrait y avoir une limite...

M. Kierans: Il y a un très grand nombre de canaux disponibles. La question est de savoir de quelle façon on utilisera ces canaux. Est-ce qu'ils seront utilisés exclusivement pour la diffusion, ou encore est-ce qu'on les considérera dans le cadre des communications?

M. Perrault: Oui.

M. Kierans: C'est ce qu'on appelle dialoguer, je crois.

M. Perrault: C'est exactement ce à quoi je voulais en venir. En d'autres mots on aura des canaux, comment les utilisera-t-on? J'imagine que nous n'aurons pas ces réponses de votre ministère avant quelque temps.

[Texte]

Mr. Kierans: This is the type of work that we are presently doing. We expect, as I said in the statement, that we would have some position to put forward to the Canadian people by the end of this year. I mean, what you are basically talking about, Mr. Perrault, is really what is the concept of a wired city and where is this going to lead us as Canadians?

Mr. Perrault: That is it.

Mr. Kierans: That is right. And this is well within the framework of the studies that we are presently undertaking.

Mr. Perrault: Because it is an integral part of developing answers to the question how we preserve Canadian identity, is it not? There are other aspects to communication than merely television.

Mr. Kierans: Very much so.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Kierans, I just hope that Mr. Juneau is not backed off by some remarks of some members of Parliament and some members of the public in so far as Canadian content is concerned. I also found out today why they had the Liberal conference in Harrison Hot Springs—because there is no television there.

We are aware that the government commissioned Dr. MacIntosh, the general manager of the Bank of Nova Scotia, to submit a report recommending a plan for the corporate, financial and management structure of the domestic satellite communication and I am wondering whether you would now make that available publicly so that we would know what that report said.

Mr. Kierans: That really depended on Dr. MacIntosh. It was a report that was based on public information which he had gleaned from a number of different sectors and a number of different advisers who gave him the information on which he subsequently based his report in a confidential nature. And it was for this reason, I think. Most of that is worked out anyway in the arrangements that led to the formation of Telesat and it will eventually guide the financing of the corporation.

Mr. Skoberg: What bothers me somewhat is that you said that maybe the government would have a minority of ownership in Telesat. Did I understand you correctly?

Mr. Kierans: I said a third.

[Interprétation]

M. Kierans: C'est là le genre de travail que nous faisons actuellement. Nous nous attendons, comme je l'ai dit dans ma déclaration, à avoir une ligne de conduite à proposer d'ici la fin de l'année. Ce dont vous parlez essentiellement, monsieur Perrault, est quel est le concept d'une cité électronique et où cela va-t-il nous mener en tant que Canadiens?

M. Perrault: C'est juste.

M. Kierans: C'est juste et c'est parfaitement dans les cadres mêmes des études que nous effectuons actuellement.

M. Perrault: Et cela fait partie intégrante de la question de la préservation de l'identité canadienne. Les communications ne sont pas simplement des relais de télévision.

M. Kierans: Oui c'est juste.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Kierans, j'espère tout simplement que M. Juneau ne sera pas influencé par des remarques faites par certains députés, par certains contribuables en ce qui concerne le contenu canadien. Je vois maintenant pourquoi les libéraux ont tenu leur conférence à Harrison Hot Springs, il n'y a pas de télévision là-bas.

Le gouvernement a demandé à M. MacIntosh, gérant général de la banque de la Nouvelle-Écosse de proposer un plan pour la structure administrative et économique d'un réseau domestique de communication par satellite. Est-ce que vous ne pourriez pas rendre ce rapport public pour que nous en connaissions le contenu?

M. Kierans: Cela dépendra de monsieur MacIntosh. Il s'agissait d'un rapport fondé sur des renseignements qu'il avait recueillis lui-même dans différents secteurs de la population et auprès d'un certain nombre de conseillers qui lui ont fourni des renseignements d'après lesquels il a rédigé son rapport qui est de nature confidentielle, c'est pour cette raison je crois. La plupart de ces dispositions sont, je crois, incorporées dans les ententes qui ont donné lieu à la fondation de Telesat et elles orienteront éventuellement le financement de cette société.

M. Skoberg: Ce qui m'inquiète quelque peu c'est que d'après vous, le gouvernement aura peut-être une part minime dans ce Telesat. Ai-je bien compris ce que vous avez dit?

M. Kierans: J'ai dit un tiers.

[Text]

Mr. Skoberg: Which is a minority.

• 1650

Mr. Kierans: Yes, but you can often find situations where 5 per cent is a majority. It depends on how you use the third because a third of it will be very widely diffused among the public and a third of it, of course, will be owned by the carriers, we expect.

Also I think there is the additional safeguards that are built into the bill itself that Parliament has adopted. So, I do not think we have to worry about TELESAT doing things that would be against the objectives of the policy of the country as a whole. I do not think they would want to anyway.

Mr. Skoberg: Have you shares on the stock market now for TELESAT?

Mr. Kierans: No, there has been no public sale of stock yet.

Mr. Skoberg: Do you intend that there will be?

Mr. Kierans: That would be up to TELESAT Corporation and I imagine if they sold stock to the public, they would want to make sure that there was a market for that stock. A market place rather.

Mr. Skoberg: About a year ago—and sometimes it is well to look back on articles that a person sees at that time—an article I believe in the *Globe and Mail* of March 25—80 nations fail to communicate on future space communication. I am wondering now whether or not there is any hope of there being a truly international communications satellite system for the world generally.

Mr. Kierans: Mr. Gotlieb, the Deputy Minister represents us at these international meetings, as well as my other two colleagues on occasion. But I think you are referring to one of the INTELSAT meetings, and I imagine you probably headed that Canadian mission.

Mr. Gotlieb: Yes. That was March, 1969. In fact the members of that consortium have been meeting almost constantly. They have been breaking every once in a while but they have been working almost continually since that time trying to work out the terms for another international agreement, a permanent one for INTELSAT, and I am very happy to say that they have made progress at this stage. I feel that there was very good grounds for pessimism, as reflected in the article at that time. But they have made progress. There has been a significant shift in the posi-

[Interpretation]

M. Skoberg: C'est une minorité.

M. Kierans: Oui, mais à l'occasion il se peut que 5 p. 100 soit majoritaire. Cela dépend de la façon dont ce tiers sera utilisé et il sera réparti dans une grande partie de la population, et un autre tiers sera probablement la propriété des réseaux.

M. Skoberg: Avez-vous émis des actions pour Telesat?

M. Kierans: Non, il n'y a pas eu de vente publique de ces actions.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez l'intention de le faire?

M. Kierans: C'est à la société de *Telesat* de le faire s'ils veulent vendre ces actions, ils doivent s'assurer qu'il y a une demande sur le marché.

M. Skoberg: Il y a environ un an, et à l'occasion il est bon de revoir les articles qui nous ont frappés à un moment donné, je crois qu'il s'agissait du *Globe and Mail* du 25 mars qui disait que 80 pays ne coopèrent pas en matière des communications par satellite pour l'avenir. Je me demande s'il y a espoir d'avoir un système de satellite véritablement international pour les communications?

M. Kierans: Monsieur Gotlieb, le sous-ministre nous a représentés à ces réunions internationales de même que deux autres collègues, à l'occasion. Mais, je pense que vous parlez des réunions de l'Intelsat. Je crois que vous étiez chef de cette délégation canadienne.

M. Gotlieb: Oui. C'était en mars 1969. En fait, les membres de ce consortium se réunissent à peu près sans interruption depuis lors, essayant de mettre au point les termes d'une autre entente internationale permanente pour l'Intelsat. Je suis très heureux de vous dire qu'ils ont fait du progrès jusqu'ici. Il y avait suffisamment de motifs d'être pessimistes comme on l'a vu dans l'article à cette époque. Mais, ils ont fait du progrès. On remarque un changement significatif dans la ligne de conduite de certains pays, tout particulièrement des États-Unis en rapport avec le rôle du directeur et alors qu'il reste toujours des pro-

[Texte]

tion of a number of countries, particularly the United States, in connection with the role of the manager, and whereas there still remain significant problems to be worked out the situation now is an optimistic one and I think it is quite possible there will be a definitive agreement within six or nine months.

Mr. Skoberg: And this would include the USSR.

Mr. Gotlieb: No, the USSR is not participating in those negotiations. They sent an observer delegation. They have observed continuously but there has been no indication whatsoever whether or not they would be interested in joining the organization. They have their own proposal for inter-Sputnik but they have not made any recent submissions in that respect either.

Mr. Perrault: May I ask a very brief supplementary?

How is the problem of technical compatibility resolved—in other words the different linear quality of the North America picture from the Soviet system of television transmission. Has that been overcome?

Mr. Kierans: Do you want to answer that, Mr. Gotlieb.

Mr. Gotlieb: I could answer it, but Dr. Chapman will comment.

Mr. Perrault: Perhaps I should know, but I do not.

Dr. Chapman: The transponder used in these satellites can accommodate any kind of signal, so they can accommodate the SECAN system, or the North American type of television system. What is required, of course, is that they be received on the ground and then either converted to another system or...

Mr. Perrault: There is no problem converting though?

Dr. Chapman: No. But the satellites are general purpose ones which will accommodate any kind of colour television system. It is the modulation which is different and that is not function of the satellite.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Further on that, I understood from this article that at that particular time the United States would have 53 per cent of the ownership and vote and they were objecting to the one nation, one vote concept. If we are coming to an agreement, and if there can

[Interprétation]

blèmes importants à étudier, la situation actuelle est plutôt encourageante et il est possible qu'une entente définitive intervienne d'ici 6 ou 9 mois.

M. Skoberg: L'URSS en ferait partie?

M. Gotlieb: Non, l'URSS ne participe pas à ces négociations. Ils ont envoyé une délégation d'observateurs qui suivent la séance. Mais, rien ne nous indique s'ils sont intéressés ou non à se joindre à cette organisation. Ils ont des propositions à faire concernant l'inter-Sputnik, mais ils n'ont rien soumis récemment à cet égard non plus.

M. Perrault: Est-ce que je pourrais poser une brève question complémentaire?

Comment a-t-on résolu le problème de la compatibilité technique, c'est-à-dire allier l'image nord-américaine avec un nombre différent de lignes et le système de transmission soviétique. Est-ce qu'on a réussi à surmonter ces difficultés?

M. Kierans: Voulez-vous répondre à cette question, M. Gotlieb?

M. Gotlieb: Je pourrais répondre mais le docteur Chapman fera les commentaires.

M. Perrault: Peut-être devrais-je le savoir mais enfin je n'en sais rien.

M. Chapman: L'émetteur utilisé dans ces satellites peut s'adapter à n'importe quel genre de signal, il peut donc s'adapter au système SECAM ou encore au système nord-américain. Le signal doit être recueilli au sol et transformé en un autre système ou...

M. Perrault: Il n'y a pas de problème de conversion?

M. Chapman: Non. Mais il s'agit de satellites pouvant s'adapter à n'importe quel système de télévision-couleur. C'est la modulation qui diffère et ce n'est pas là une fonction du satellite.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Poursuivons sur ce sujet. J'ai compris à la suite de cet article à cette époque, que les États-Unis auraient 53 p. 100 de la propriété et des votes et ils s'objectaient au concept suivant: un vote par pays. Si l'on en venait à une entente. Et s'il pouvait y avoir

[Text]

be an agreement, will we still have the voting power based on the financial control of individual nations?

• 1655

Mr. Gotlieb: The United States has agreed to lower its percentage to roughly 40 per cent. That is subject to an over-all satisfactory agreement. It does remain the general view that in the governing body voting power would be based upon use and investment, but there will be a sort of general assembly in which every country will have one vote and this will serve as a counter-balance to the governing body, which will be weighted voting. So in this way the principle of state sovereignty, the democratic process of one vote, one country is being introduced. This reflects a significant change from the arrangements that exist today, where there is no such principle as one country, one vote.

Mr. Skoberg: Mr. Kierans, the research program that you have established in your Department at this particular time no doubt is based on the resources of the federal government and the allotment from the Treasury Board. Is your program likely to be subjected to the meat-axe, as some other programs in Canada have been in the past, after having spent millions of dollars.

Mr. Kierans: No, I do not think so because the program in the field of communications has been recognized as one of very high priority and any delay in the continuing activity of the research program would mean we would fall inevitably behind. The government, as a major objective, intends to pursue its research in the field of communications simply because communications is the most important activity in Canada at the present time.

Mr. Skoberg: I just hope that remains a priority if this type of money is going to be spent, because we have seen what happened in some other fields.

Mr. Kierans: You can depend on me to be as persuasive as possible.

Mr. Skoberg: Two firms, RCA Ltd. and Northern Electric, submitted results of a six-month study on a proposed communication satellite system best suited to provide television and telephone communication for Canadians. Have you any indication what type of money they invested in this field.

Mr. Kierans: Actually those research programs were made at the request of the old Department of Industry and I think the

[Interpretation]

entente, le droit de vote fondé sur le contrôle financier d'une nation en particulier existerait-il toujours?

M. Gotlieb: Les États-Unis ont convenu de réduire ce pourcentage à environ 40 p. 100. Cette réduction est sujette à une entente. Mais, on est d'accord pour dire qu'au sein du conseil d'administration, le droit de vote serait fondé sur l'usage et l'investissement. Il y aura une assemblée générale où chaque pays aura une voix et cette pratique servira de contrepoids au conseil d'administration qui accordera un vote pondéré. De cette façon, ce principe de souveraineté des états, le procédé démocratique d'une voix par État est alors implanté, ce qui reflète un changement significatif des dispositions déjà existantes: le principe d'une voix par pays n'existe pas.

M. Skoberg: Alors, monsieur Kierans, le programme de recherches que vous avez instauré dans votre ministère à ce moment est sans aucun doute fondé sur les ressources du gouvernement fédéral et sur les subventions du Conseil du Trésor. Est-ce que votre programme fera l'objet de coupure comme l'ont fait d'autres programmes par le passé, après avoir dépensé des millions de dollars.

M. Kierans: Non, je ne le crois pas, parce que ce programme, dans le domaine des communications a été reconnu comme étant de très grande priorité. Et, tout retard apporté dans l'activité du programme de recherches signifierait une régression inévitable. Le gouvernement a l'intention de poursuivre en priorité sa recherche dans le domaine des communications, simplement parce que les communications représentent l'activité la plus importante au Canada en ce moment.

M. Skoberg: J'espère tout simplement que ce programme demeurera toujours une priorité si l'on doit dépenser cet argent, car nous avons vu ce qui est arrivé dans d'autres domaines.

M. Kierans: Vous pouvez compter sur moi pour être le plus persuasif possible.

M. Skoberg: Deux compagnies, la RCA Ltd. et la Northern Electric, ont soumis les résultats d'une étude de six mois sur le système de satellites de communications qui convient le mieux pour assurer un service de télévision et de téléphone pour les Canadiens. Pourriez-vous nous dire quel argent a été investi dans ce domaine?

M. Kierans: Ces programmes de recherche ont été faits à la demande de l'ancien ministère de l'industrie, je crois, et du ministère de

[Texte]

Department of Industry at that time furnished each company with approximately \$250,000, perhaps a few thousand either way, to conduct these studies for the Department of Industry.

Mr. Skoberg: How will you know whether or not the satellite system will be devoted to Canadian aims and objectives if you do not have some plan now that it will be devoted to specifically those areas? How are you programming the system that we are now talking about?

Mr. Kierans: Once we put the system in place then it becomes the responsibility of the CRTC, the CBC and others to use it in the national interest. Of course there are many safeguards. The people who will be using it, the CBC and the major telephone companies, all come under federal jurisdiction. I do not see any particular problem there. If you are referring to the type or quality of the messages or the programs that go across, that is really not our responsibility.

Mr. Skoberg: In other words you are building the vehicle only and are not concerned then about the programming.

Mr. Kierans: We are trying to keep Canada in the forefront of the science itself.

Mr. Skoberg: Still and all the objective of the satellite, as you spelled it out in the Estimates, is such that the social...

Mr. Kierans: As far as language and geographical coverage of the country is concerned, the very nature of the satellite will accomplish both those objectives.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me, Mr. Kierans, what has happened to the signed agreement between Quebec and Paris to study the creation of a communication satellite linked between France and Quebec province.

Mr. Kierans: I have heard very little about it recently.

Mr. Skoberg: Is it going on or are we at dual purposes here?

Mr. Kierans: Perhaps Mr. Bergeron would care to comment on that.

Mr. Bergeron: We have heard hardly anything for the past three or four months on that. The only thing we heard at the time was the fact that they had signed an agreement to exchange human resources. That is about all.

Mr. Kierans: Not by satellite.

[Interprétation]

L'industrie de l'époque qui ont fourni à chacune des compagnies environ 250 mille dollars et peut-être plus ou moins, afin d'effectuer cette recherche et ces études pour le ministère de l'Industrie.

M. Skoberg: Comment pouvez-vous savoir si le satellite sera conçu en fonction de buts et objectifs canadiens et sera consacré à ces domaines particuliers, si vous n'avez tracé aucun programme? Comment organisez-vous le système dont nous parlons maintenant?

M. Kierans: Une fois ce système mis en place, il relèvera du CRTC, de la Société Radio-Canada et de ceux qui en feront usage. Dans l'intérêt de la nation, il y a, bien sûr, de nombreuses mesures de sécurité. Les usagers, Radio-Canada, les principales compagnies de téléphone, relèvent de la compétence fédérale. Je n'y vois pas de problème particulier. Mais, si vous voulez parler de la qualité du message ou des émissions transmises, ce n'est vraiment pas là notre responsabilité.

M. Skoberg: En d'autres mots, vous faites les installations et vous ne vous préoccupez pas des émissions.

M. Kierans: Nous essayons de garder le Canada à l'avant-garde de la science.

M. Skoberg: Toujours. Le but du satellite, comme vous l'avez mentionné dans le budget des dépenses est tel que le social...

M. Kierans: Pour ce qui est de la langue, et du service sur le plan géographique, d'après sa nature, le satellite réalisera ces deux objectifs.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire, monsieur Kierans, où en est l'entente signée entre le Québec et Paris, entente conclue pour étudier la création d'un satellite des communications reliant la France et le Québec?

M. Kierans: J'en ai très peu entendu parler récemment.

M. Skoberg: Lui donne-t-on suite ou y a-t-il double emploi ici?

M. Kierans: M. Bergeron aimerait peut-être faire un commentaire à ce sujet.

M. Bergeron: Nous en avons très peu entendu parler depuis les trois ou quatre derniers mois. La seule chose dont nous ayons entendu parler alors était l'entente signée en vue d'échanges en ressources humaines. C'est à peu près tout.

M. Kierans: Non par satellite.

[Text]

Mr. Skoberg: Well, it was an agreement to study the creation of a communications satellite at that time, and that is about a year ago.

Mr. Gotlieb: I could add one point. I think that the Government of France has been co-operating with a number of the European countries in developing proposals and systems for a European broadcast satellite, and they also have been concentrating a good deal on proposals for an African system.

• 1700

Mr. Skoberg: Would not the government of France be communicating with the federal department here as well as the Quebec department?

Mr. Gotlieb: We are not involved in the European or the African systems.

Mr. Skoberg: I thought Quebec was still Canada.

Mr. Gotlieb: Quebec would not fall into the category of being covered by a European or African system. I think the major thrust of effort in Europe as a whole, which includes in this context France, has been towards developing a European or Euro-African system.

Mr. Skoberg: One year ago, Mr. Kierans, there was a suggestion made that there were few available spots in space unless we really got moving on this communication-satellite project. Where do we stand now?

Mr. Kierans: We have definitely been accorded our place in space. I do not know what the agreements were, the finality of them, but I could ask Mr. Bergeron or Dr. Chapman, or Mr. Gotlieb perhaps to answer.

Mr. Gotlieb: We have taken informal steps in ITU to be taking formal steps in accordance with the rules of ITU when the time is right, and we have been involved in co-ordination of instruments with the United States. We do not see any particular problem. I think we did take timely action and the procedures have now been set and are in order. Everything is in order for Canada to utilize these two parking places which will look at Canada.

Mr. Skoberg: My last question Mr. Chairman...

[Interpretation]

M. Skoberg: Il s'agissait d'une entente en vue d'étudier la création d'un satellite de communication à ce moment-là. Il y a environ un an de cela.

M. Gotlieb: Je puis ajouter une chose. Le gouvernement de la France a collaboré avec bon nombre d'autres pays européens pour donner suite à des propositions et à des systèmes visant à l'aménagement d'un satellite européen de communications. Et il a aussi concentré ses efforts sur la possibilité d'aménager un système africain.

M. Skoberg: Le gouvernement français n'entrerait-il pas en rapport avec le gouvernement canadien aussi bien qu'avec le Québec?

M. Gotlieb: Nous n'avons rien à faire avec le système européen ou africain.

M. Skoberg: Je croyais que le Québec faisait toujours partie du Canada.

M. Gotlieb: Le Québec ne serait pas du tout couvert par le système africain ou européen. Et, je crois que l'Europe et notamment la France tendent plutôt à mettre au point un système européen ou euro-africain.

M. Skoberg: Il y a une année environ, monsieur Kierans, on a dit qu'il y avait très peu d'endroits disponibles dans l'espace à moins que nous n'accélérons ce projet de satellites de communication. Quelle est la situation maintenant?

M. Kierans: On nous a accordé notre place dans l'espace. J'ignore quelles étaient les ententes qui ont été conclues et leur finalité, mais je pourrais demander soit à M. Bergeron, ou M. Chapman, soit à M. Gotlieb de nous donner des renseignements là-dessus.

M. Gotlieb: Nous avons fait des démarches officielles à l'ITU pour faire des démarches officielles conformément aux règlements de l'ITU quand le temps sera mûr et nous avons travaillé en collaboration avec les États-Unis à ce sujet. En ce qui concerne la coordination des instruments nous ne voyons pas de problème particulier en l'occurrence. Je pense que nous avons pris une action en temps opportun et que les procédures ont maintenant été déterminées et sont en ordre. Tout est dans l'ordre, pour que le Canada utilise ces deux terrains de stationnement orientés vers le Canada.

M. Skoberg: J'ai une dernière question, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Bell: Just a supplementary there.

Mr. Skoberg: Fine.

Mr. Bell: How many nations have parking spots now?

Mr. Gotlieb: The only parking spots accorded in view of stationary orbit at the present time are to the consortium, the International Telecommunications satellite consortium. I think as has been mentioned several times, Canada is the first country to clearly state that it wants a domestic circuit.

Mr. Bell: Its own orbit.

Mr. Gotlieb: Its own orbit. India will be in the same position. The U.S.S.R. is not utilizing the geo-stationary orbit, it is utilizing the circular orbit.

Mr. Bell: Thank you.

Mr. Skoberg: I am just wondering whether or not the Minister, Mr. Chairman, has made any long-term cost-benefit study in regard to the entire satellite program. Do you intend doing so?

Mr. Kierans: To measure the social benefits to Canada in terms of the cultural impact, I do not think we could do that. To measure the economic benefits of Canada in terms of the extent to which the development of the northern part of the country is facilitated and hastened thereby, I think time will tell. I think it is obvious that the economic advantages will be tremendous in view of the huge resources that Canada has up there waiting to be developed and *a priori* you have to have the communications up there first.

In terms of the costs to the Canadian people, aside from the initial investments that the government will make and of course that the government is making continuously in research in this area, the costs of the actual satellites themselves I think will be borne only by those who use them.

Mr. Skoberg: Actually you have no study going on, a cost-benefit study as such?

Mr. Kierans: I mean you are dealing with a lot of variables and achievements that are difficult to qualify.

Mr. Skoberg: I am just worried about that one-third, two-third proposition when you talked about the social benefits of a satellite.

[Interprétation]

M. Bell: Une question supplémentaire.

M. Skoberg: Bien.

M. Bell: Combien de pays ont maintenant des endroits où ils peuvent stationner leurs satellites?

M. Gotlieb: Les seuls endroits de stationnement qui sont accordés à l'heure actuelle en vue d'une orbite stationnaire sont au consortium international des satellites de télécommunications. Je pense, comme on l'a mentionné plusieurs fois, que le Canada est le premier pays à déclarer clairement qu'il veut un éminent domestique.

M. Bell: Sa propre orbite.

M. Gotlieb: Sa propre orbite. L'Inde sera dans la même position. La Russie n'utilise pas l'orbite géo-stationnaire, mais utilise l'orbite circulaire.

M. Bell: Merci.

M. Skoberg: Je me demande, monsieur le président, si le ministre, a fait une étude sur les coûts et les profits à long terme de ce programme de satellite. Est-ce que vous comptez la faire?

M. Kierans: Je ne pense pas qu'on puisse faire cela pour mesurer les bénéfices sociaux qu'en retirera le Canada quant à l'impact culturel. En ce qui concerne les bénéfices économiques que le Canada pourrait en retirer quant à la mise en valeur du Nord, je pense que le temps le dira. Il est manifeste que les avantages économiques seront immenses vu les immenses ressources dont dispose le Canada dans le Nord et qui attendent d'être mises en valeur et qu'*a priori* on doit avoir ces communications là en premier lieu.

Quant aux coûts, pour la population canadienne, à côté de l'investissement initial que fera le gouvernement, et qu'il fait continuellement dans ce domaine de la recherche, le coût des satellites mêmes ne sera assumé que par les usagers.

M. Skoberg: En fait vous n'avez pas d'étude sur les coûts et les bénéfices en cours?

M. Kierans: Je veux dire que vous vous occupez de nombreux éléments variables et de réalisations qu'il serait difficile de mesurer quantitativement.

M. Skoberg: Ce qui m'inquiète, c'est cette proposition de un tiers, deux tiers lorsque vous avez parlé des bénéfices sociaux d'un satellite.

[Text]

Mr. Kierans: If you mean in terms of return to the people who invest in it, well I think they will earn a normal return on their money and that is all.

Mr. Skoberg: What about the public money?

Mr. Kierans: To the extent that the public invests, the government invests, they will earn a normal return on their investment. They will be regulated obviously.

• 1705

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, je n'aurais qu'une question à poser à M. le ministre. Les personnes habitant la région nord du Québec, comme Schefferville, Goose Bay, Labrador et Wabush, auront-elles la télévision en direct au moyen du nouveau satellite?

M. Kierans: En direct? Pas à la maison mais...

M. Portelance: Pas à la maison mais disons que...

M. Kierans: ...non, ce serait impossible, il faut construire une station terrestre dans cette région.

M. Portelance: A-t-on prévu, dans l'établissement Télésat une station au sol dans cette région, afin que ces gens reçoivent les émissions en direct?

M. Kierans: Monsieur Bergeron.

M. Bergeron: Télésat négocie présentement avec Radio-Canada afin de prendre connaissance des projets de cette Société dans cette région. Je crois comprendre que Radio-Canada projette d'installer certains transmetteurs et de desservir les postes, qu'ils ont déjà et qui utilisent l'enregistrement magnétoscopique, à l'aide de satellites. Alors, c'est une question de quelques années, de programmes d'investissements ou de budget de Radio-Canada.

M. Portelance: Ainsi, c'est Radio-Canada qui doit décider si oui ou non, il y aura une station terrestre et la même chose doit s'appliquer dans les autres régions du pays si...

M. Bergeron: Oui.

M. Portelance: C'est Radio-Canada qui va décider où construire les stations terrestres dont nous parlons, au coût de \$150,000?

M. Bergeron: Oui, selon le service que Radio-Canada veut obtenir de Télésat, cette

[Interpretation]

M. Kierans: Si vous voulez dire au point de vue revenu pour ceux qui ont investi, je crois qu'il y aura un revenu normal sur l'argent engagé et c'est tout.

M. Skoberg: Qu'en est-il en ce qui concerne l'argent du public?

M. Kierans: Dans la mesure où le public investit, le gouvernement investira et cet investissement lui rapportera un revenu normal. Cela sera réglementé manifestement.

Le président: M. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. I would just have one question to put to the Minister. Will the people living in the area north of Quebec like Schefferville, Goose Bay, Labrador and Wabush, with the new satellite receive live television?

Mr. Kierans: Directly? not in their homes but...

Mr. Portelance: Not in their homes, but let us say...

Mr. Kierans: No, this would be impossible, we would have to build a ground station in this area.

Mr. Portelance: Is this in the plans of Telesat to have a ground station in this area so that they can receive the programs live?

Mr. Kierans: Mr. Bergeron.

Mr. Bergeron: Telesat is bargaining with CBC right now in order to become acquainted with the projects of CBC in this area. And I believe that CBC intends to set up some transmitters and even to be able to serve the stations which already exist and which utilize magnetoscopic recording with the assistance of satellites. It is a question of a few years, a question of planning, of investment and current budget for the CBC.

Mr. Portelance: So it would be CBC who should decide whether or not there will be a ground station and the same would apply to other areas of the country, if...

Mr. Bergeron: Yes.

Mr. Portelance: Will it be then CBC who will decide where to construct the ground stations which we are talking, where to put up the... about, for a price of \$150,000?

Mr. Bergeron: Yes. According to the services which the CBC would like to get from

[Texte]

Société pourra demander à Télésat de construire les stations là où elle doit donner un service.

M. Portelance: Si je comprends bien, le but d'installer un satellite est d'atteindre les personnes éloignées, mais nous sommes encore dans le doute, à savoir, si oui ou non ces personnes auront les émissions en direct. Il n'est pas nécessaire d'avoir un satellite pour avoir des émissions à Montréal et Toronto, mais ça l'est dans le cas des régions éloignées.

M. Bergeron: Comme l'a expliqué M. Chapman, précédemment, il y aura vingt-cinq à trente de ces stations terrestres qui seront construites dans la section du Grand Nord ou les sections auxquelles vous avez fait allusion. Mais, je ne peux pas vous dire exactement où, parce que la localisation de ces stations dépend des services que Radio-Canada veut donner et suit un programme d'investissement et de développement qui relève de Radio-Canada et non de Télésat.

M. Portelance: Merci.

The Chairman: Shall Vote 1 carry? Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I have just one question. Mr. Kierans, at the bottom of page 2-12 of the Estimates there is an item described as Canada-U.S. Technology Satellite with an estimated total cost of \$11.5 million of which \$900,000 is scheduled for this year. It seems like a very large project, exactly what is that?

Mr. Kierans: Presently in the works is an ISIS satellite, the third one ISIS-C and what we are pursuing with NASA is the possibility of transforming or modifying the ISIS-C to make it a technology satellite. What we want to do is advance the state of knowledge and the uses to which satellites can be put and their capacities by expanding out of the purely scientific studies that are presently being undertaken. I think I should ask Dr. Chapman to explain this in greater detail.

• 1710

Dr. Chapman: As the Minister said, the present trend in the Communication Research Centre is to go from scientific explorations in space towards applications in space. We are in the process of developing a technology satellite program, which we call the CTS, jointly with the United States to do the things I discussed a little bit earlier, to develop the technology of communication satellites, particularly broadcast satellites. We know in

[Interprétation]

Telesat. They will be able to ask Telesat to build the stations in a place where CBC will give a service.

Mr. Portelance: If I understand right, the purpose of having a satellite is precisely to reach the outlying areas and now we still do not know whether these people will receive live programs. It is not necessary to have a satellite to get the programs to Toronto, Montreal, but it is for the outlying areas.

Mr. Bergeron: As Mr. Chapman has explained previously it will be 25 to 30 ground stations which will be set up in the great North or in the areas like those you mentioned a moment ago. I cannot tell you exactly where they will be set up because the precise localization of these stations will depend on the services which CBC would like to offer and it will follow a program of investments and development which depends from CBC, not from Telesat.

Mr. Portelance: Thank you.

Le président: Le crédit 1 est-il adopté? Monsieur Allmand.

M. Allmand: J'ai une seule question à poser, monsieur Kierans. Au bas de la page 2-12 des crédits, il y a un article décrit comme satellite technologique canado-américain au coût total de 11.5 millions de dollars, dont \$900,000 sont prévus pour cette année. Cela semble être un projet considérable. De quoi s'agit-il au juste?

M. Kierans: A l'heure actuelle on travaille sur un satellite ISIS, le troisième, ISIS-C et nous étudions avec NASA la possibilité de transformer ou de modifier le ISIS-C pour en faire un satellite de technologie. Nous voulons, autrement dit, avancer l'état de nos connaissances et l'utilisation possible des satellites et leur potentiel en sortant des études purement scientifiques qui sont faites à l'heure actuelle. Je crois que je devrais demander à monsieur Chapman de fournir les explications plus détaillées.

M. Chapman: Comme le ministre l'a signalé, la tendance actuelle du centre de recherche sur les communications, c'est de passer des explorations scientifiques dans l'espace aux applications scientifiques dans l'espace. Et, nous sommes en train de mettre au point un programme de satellites technologiques que nous appelons le CTS; conjointement avec les États-Unis pour faire précisément ce dont j'ai parlé plus tôt, notamment

[Text]

principle a number of things can be done but the engineering has to be done. You have to try it and find out what the difficulties are, what it costs to do it, before you can postulate an operational system to meet the needs of Canada. This program, which costs, as shown in the estimates, \$11.5 million spread over four years, would be intended to develop that technology, bring it into Canadian industry and give the government the knowledge on which to base a decision four years from now on what kind of second-generation satellite to implement. That is the purpose.

Mr. Allmand: That is the Canadian share. What would be the total cost of the project. How much would the Americans pay?

Dr. Chapman: Something of the same order. We are in the process of trying to arrange an agreement where the United States would supply the launch vehicle free and we would build the satellite to go on the launch vehicle. Other countries could have a part in it once we get the basic agreement completed.

Mr. Allmand: Yes. I had one other question on a different item.

The Chairman: Go ahead, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: At the bottom of page 2-14, there is an expenditure of \$6,000 to an organization called the Inter-American Radio Office in Cuba. What do they do?

Mr. Kierans: I think this goes back a long way. To my knowledge, it is always carried on the budget but it has never actually been spent.

Mr. Bergeron: It has not been spent for the last four or five years and it is an obligation from a former agreement that we had for the North American countries. We have left it there, although it lapses at the end of each year in case something does happen during the course of the year.

Mr. Bell: Something revolutionary.

Mr. Bergeron: Yes. I understand that we are taking steps, that this appears here for the last year because obviously the organization is dead and pretty near buried.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

[Interpretation]

mettre au point la technique des satellites de communication, notamment des satellites de télédiffusion. Nous savons, en principe, que certaines choses peuvent être faites mais la mise au point doit être faite. Vous devez essayer le satellite, voir ce qui ne va pas, quel est son coût de fabrication avant de pouvoir demander un système opérationnel conforme aux besoins du Canada. Ce programme qui coûtera d'après les crédits 11.5 millions de dollars, étalé sur quatre ans, aura pour but de mettre au point cette technique, de l'introduire dans l'industrie canadienne et de donner au gouvernement, les données sur lesquelles il fondera sa décision dans quatre ans pour réaliser un satellite de la deuxième génération. Tel est le but de cette étude.

M. Allmand: C'est la contribution canadienne. Quel serait le total des frais qu'entraînerait le projet? Quel serait le montant de la contribution américaine?

M. Chapman: L'équivalent de la nôtre. Actuellement nous essayons de négocier un accord en vertu duquel les États-Unis fourniraient le véhicule de lancement gratuitement et nous fabriquerions le satellite qui serait placé sur ce véhicule. D'autres pays pourraient y participer dès que cet accord sera conclu.

M. Allmand: Oui. J'ai une autre question à poser au sujet d'un autre item.

Le président: Allez-y, monsieur Allmand.

M. Allmand: Au bas de la page 2-15, il y a une dépense prévue de \$6,000 se rapportant au Bureau interaméricain de radiocommunications, à Cuba. Quelles sont leurs activités?

M. Kierans: Je pense que ce crédit remonte à une période éloignée. A ma connaissance, il figure toujours au budget, mais il n'a jamais été dépensé.

M. Bergeron: Il n'a pas été dépensé depuis cinq ans, c'est un engagement que nous avons à l'égard des pays Nord-américains. Il est annulé à la fin de chaque année, mais nous le laissons figurer au budget dans le cas où il se passerait quelque chose au cours de l'année.

M. Bell: Une révolution.

M. Bergeron: Oui. Si je comprends bien, nous prenons des mesures actuellement pour qu'il figure au budget pour la dernière fois cette année, car il est évident que cet organisme n'existe plus.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, might I return to the estimates on 2-12 again on communications satellites, the expenditure on Earth Resources Satellite Ground Station. Is this in conjunction with the recently announced U.S. satellite program to photograph and by other means, examine North America, certainly all of Canada, for mineral deposits and such resource studies as can be carried out from a satellite. Is this the purpose of this one?

Mr. Kierans: This is one we intend to invest money in research and development in earth resource satellites or their applications. The exact details of this, Dr. Chapman, I think, can give you.

Dr. Chapman: I think you are on the right track. The United States is planning a program which it calls the Earth Resource Technology Satellite Program. They plan to launch the first of these satellites in 1972. The government is concerned that when this satellite, which is an experimental satellite, begins to fly that Canada learns whatever is to be learned about either the technology of the satellite or about Canada, and has made a provision in here which is for the possibility of setting up a satellite receiving station in Canada.

Mr. Benjamin: Will this station operate in conjunction with a series of U.S. stations? It will be part of a network of receiving stations for the information on resources and so forth?

Dr. Chapman: That is difficult to answer because the agreement has not yet been finalized between Canada and the United States. The United States has stations planned in Alaska and two in the United States. This station presumably, will be located where it can acquire data while a satellite is over Canada.

• 1715

Mr. Benjamin: I understand that one, if not the, major purpose of this satellite series of the U.S. is to search out further mineral deposits of all kinds. If that is so what say does Canada have in access to what the satellite reports back; what say does Canada have in the use that is made of that information received about what is on Canadian soil?

[Interprétation]

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je me reporter aux prévisions budgétaires figurant à la page 2-13 et concernant la Station terrienne de satellite pour l'étude des ressources terrestres. Ce projet sera-t-il exécuté en corrélation avec le programme récemment annoncé par les États-Unis et concernant les satellites en vue de photographier et d'explorer par d'autres moyens l'Amérique du nord. Bien entendu, le Canada dans toute son étendue, afin de détecter des gisements de minéraux et d'effectuer le genre d'explorations des ressources naturelles qui peuvent être accomplies à l'aide d'un satellite. Est-ce l'objet de celui-ci?

M. Kierans: Nous avons l'intention de subventionner ce programme de recherche et de développement de satellite pour l'étude des ressources terrestres ou leurs applications. Je crois que monsieur Chapman peut vous donner des précisions à ce sujet.

M. Chapman: Les États-Unis préparent un programme qu'ils appellent «the Earth Resource Technology Satellite Program». Ils espèrent lancer le premier de ces satellites en 1972. Notre gouvernement s'intéresse à ce que lorsque ce satellite expérimental sera lancé le Canada se mette au courant soit de son aspect technologique ou des renseignements qu'il fournira au sujet de notre pays et a introduit une disposition en vue de l'établissement d'une station réceptrice sur notre territoire.

M. Benjamin: Cette station fonctionnera-t-elle corrélativement avec un ensemble de stations américaines? Fera-t-elle partie d'un réseau de stations réceptrices destinées à capter les renseignements concernant les ressources et des choses de ce genre?

M. Chapman: L'accord n'étant pas encore conclu entre les États-Unis et le Canada, il est difficile de donner une réponse. Les États-Unis projettent la construction de stations en Alaska et de deux stations aux États-Unis. Il est probable que l'une de ces stations sera située à un endroit où elle peut capter des renseignements lorsque le satellite survolera le Canada.

M. Benjamin: Si je comprends bien l'objectif principal de ces satellites que lanceront les États-Unis, c'est d'essayer de détecter des gisements de minéraux de toutes sortes. Si c'est bien l'objectif visé, dans quelle mesure le Canada a-t-il son mot à dire en ce qui concerne la réception des renseignements que communique le satellite, et de l'utilisation des renseignements ayant trait aux ressources se trouvant en territoire canadien?

[Text]

Mr. Gotlieb: I think, sir, that the satellite would have a variety of purposes to observe and collect information on a tremendous number of aspects of life on this planet which relate to pollution, navigation, water movement. In so far as control of our own resources are concerned, I think the answer to your question would be that we would expect to have complete control and complete say over information gathered through any international system or through any system of any other country about mineral resources in Canada.

Mr. Kierans: I think you will find that every country, when there is a consortium, will have exactly the same feeling.

Mr. Benjamin: Is the U.S. end of this operation entirely governmental or is the private sector involved as well?

Mr. Gotlieb: It is a governmental project, yes.

Mr. Benjamin: It is entirely governmental?

Mr. Gotlieb: That is right.

Mr. Benjamin: These sorts of safeguards are being incorporated or worked out in agreement, are they?

Mr. Gotlieb: They would definitely be worked out as part of any such arrangements.

Mr. Benjamin: Thank you.

Votes 1 and 5 carried.

The Chairman: Gentlemen, this concludes the estimates of the Department of Communications and we are adjourned until Thursday morning at 10 o'clock.

[Interpretation]

Mr. Gotlieb: Je pense que le satellite sera destiné à observer et à recueillir des renseignements concernant de multiples aspects de la vie sur notre planète se rapportant à la pollution, à la navigation, au mouvement des eaux. En ce qui concerne le contrôle de nos propres ressources, nous nous attendons à avoir une autorité absolue relativement aux renseignements recueillis par le truchement d'un système international ou de tout autre pays, ayant trait aux ressources minérales du Canada.

Mr. Kierans: Je pense que vous découvrirez quand un consortium existera que chaque pays aura la même attitude.

Mr. Benjamin: Pour ce qui est de la participation des États-Unis, est-ce une entreprise exclusivement gouvernementale ou le secteur privé y participe-t-il également?

Mr. Gotlieb: C'est un projet gouvernemental.

Mr. Benjamin: Exclusivement gouvernemental?

Mr. Gotlieb: C'est exact.

Mr. Benjamin: Ces sauvegardes seront incluses dans l'accord et sont-elles élaborées conjointement?

Mr. Gotlieb: Elles seront certainement élaborées comme faisant partie de tout accord.

Mr. Benjamin: Merci.

On passe au vote et les crédits sont adoptés.

Le président: Messieurs, la discussion des prévisions budgétaires du ministère des Communications est terminée. La séance est levée et nous nous réunirons jeudi matin à 10 heures.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

LIBRARY

COMITÉ PERMANENT

ON

JUL 7 - 1970

DES

UNIVERSITY OF TORONTO

TRANSPORT

TRANSPORTS

AND COMMUNICATIONS

ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 28

THURSDAY, MAY 21, 1970

LE JEUDI 21 MAI 1970

Respecting

Concernant

Estimates of the Canadian National Rail-
ways for the year ending March 31, 1971.

Budget des dépenses des Chemins de fer
Nationaux du Canada pour l'année se termi-
nant le 31 mars 1971.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

H.-Pit Lessard
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Allmand,
Bell,
Benjamin,
Boulanger,
Corbin,
Crossman,
Godin,

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Maisonneuve*).
(20)

(Quorum 11)

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) Conformément à l'article 65 (4) (b)

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Loïselle M. Guay (*Lévis*) remplace M. Loïselle,
on May 21, 1970. 21 mai 1970.

Mr. Crossman replaced Mr. Thomas (*Mai- M. Crossman remplace M. Thomas (Maisonneuve), le 21 mai 1970.*
sonneuve), on May 21, 1970,

Mr. Boulanger replaced Mr. Trudel on May M. Boulanger remplace M. Trudel, le
21, 1970. mai 1970.

Mr. Thomas (*Maisonneuve*) replaced Mr. M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace
Guay (*Lévis*) on May 21, 1970. Guay (*Lévis*), le 21 mai 1970.

Mr. Corbin replaced Mr. Breau, on May M. Corbin remplace M. Breau, le 21 mai
21, 1970. 1970.

REPORT TO THE HOUSE

TUESDAY, May 26, 1970.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, your Committee has considered the following Vote listed in the Main Estimates for the year ending March 31, 1971:

Vote 50 relating to the Canadian National Railways.

Your Committee commends it to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 28*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MARDI 26 mai 1970.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité a examiné le crédit suivant inscrit au budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1971:

Le crédit n° 50 concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité le recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 28*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, May 21, 1970.

(57)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Bell, Corbin, Crossman, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(15).

Other Members present: Messrs. Penner, Ritchie, and Loiselle, M.P.'s.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., Chairman and President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President and Secretary; Mr. J. H. Spicer, Vice-President (*Transportation and Maintenance*); Mr. W. R. Corner, Vice-President and Comptroller (*Accounting and Finance*).

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of Canadian National Railways Estimates for the year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced Mr. MacMillan who in turn introduced his colleagues. He then made an opening statement before being questioned thereon, assisted by his officials

At 12:05 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

(58)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Boulanger, Corbin, Crossman,

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 21 mai 1970

(57)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 10. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Bell, Corbin, Crossman, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(15).

Autres députés présents: MM. Penner, Ritchie et Loiselle.

Témoins: des Chemins de fer Nationaux du Canada: MM. N. J. MacMillan, C.R., président; R. T. Vaughan, C.R., vice-président et secrétaire; J. H. Spicer, vice-président (*Transport et Maintenance*); W. R. Corner, vice-président et contrôleur (*Comptabilité et Finances*).

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité procède à l'étude du Budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 mars 1971.

Le président présente M. MacMillan qui, à son tour, présente ses collègues. Il fait ensuite une déclaration d'ouverture avant de répondre, aidé des autres fonctionnaires, aux questions des députés.

A 12h 05, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(58)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Boulanger, Corbin, Crossman,

Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Turner (*London East*)—(15).

Other Member present: Mr. Trudel, M.P.

Witnesses: Same witnesses who appeared during this morning's sitting.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Estimates and the questioning of the witnesses continued.

The Committee agreed to copies of the "Submission of the Canadian National Railways to the Inquiry Commission on the position of French as the working Language in Quebec" being made available to Members of the Committee.

At 5:35 p.m., with the questioning of witnesses continuing and the division bells ringing, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this evening.

EVENING SITTING (59)

The Standing Committee on Transport and Communications reassembled at 8:05 p.m. this evening. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Bell, Corbin, Croosman, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-East*)—(12).

Other Members present: Messrs. Breaux and Trudel, M.P.'s.

Witnesses: Same as at this morning's and afternoon's sittings.

The questioning of witnesses resumed on the Canadian National Railways Estimates for the year ending March 31, 1971.

The questioning of witnesses being concluded, item No. 50 (\$25,000,000.) was carried and the Chairman was authorized to report to the House accordingly.

Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Turner (*London-Est*)—(15).

Autre député présent: M. Trudel.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada et l'interrogatoire des témoins se poursuit.

Le Comité accepte de mettre à la disposition des membres du Comité un exemplaire du «Mémoire des Chemins de fer Nationaux du Canada à la Commission d'enquête sur la situation du français comme langue de travail au Québec».

A 5h 35, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée, à la sonnerie d'appel des députés, jusqu'à 8h du soir.

SÉANCE DU SOIR (59)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 8h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Bell, Corbin, Crossman, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—(12).

Autres députés présents: MM. Breaux et Trudel.

Témoins: Les mêmes que ce matin et cet après-midi.

L'interrogatoire des témoins reprend sur le Budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 mars 1971.

L'interrogatoire des témoins terminé, le crédit 50 (\$25,000,000) est adopté, et le président est autorisé à en faire rapport à la Chambre.

The Chairman then thanked Mr. Mac-Millan and the officials of the Canadian National Railways for their contribution and they were allowed to retire.

At 9:05 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le président remercie ensuite M. Mac-Millan et les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada de leur aide et leur permet de se retirer.

A 9h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 21, 1970.

• 1013

The Chairman: Gentlemen, this morning we have for consideration the Estimates of the Canadian National Railways for the year ending March 31, 1970. You will note that the details can be found on page 24-56 of the Estimates before us.

Our main witness is Mr. N. J. MacMillan, Chairman of the Canadian National Railways. I would like to ask Mr. MacMillan to introduce the officials of the Canadian National Railways who accompany him today. Mr. MacMillan.

Mr. N. J. MacMillan (O.C., LL.D., Chairman, Canadian National Railways): Thank you Mr. Chairman. May I begin by saying it is a pleasure to be here again. I hope that our presence will be of assistance to the Committee in its deliberations.

Mr. McCleave: Surely you are going to introduce that old Haligonian on your right, Mr. MacMillan.

• 1015

Mr. MacMillan: I would like to introduce my colleagues. On my immediate right is Mr. Ralph Vaughan, Vice-President and Secretary, who is well known to many of you. On his immediate right, is Mr. Jack Spicer, Vice-President, Transportation and Maintenance. Next to him is Mr. William Corner, Vice-President and Comptroller.

The Chairman: I would like to ask Mr. MacMillan to make an opening statement relating to the Estimates presently before us. Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Mr. Chairman, if I may, I would like to say a few words about 1969, which was not an easy year in the railway business. There were three problems which assumed importance proportionately.

In the early months of the year, we experienced extremely adverse weather. Around mid-year, as most of you will recall, there were major strikes in the steel industry and in base metals. At this same period in

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 21 mai 1970

Le président: Messieurs, nous avons ce matin le budget des dépenses des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année finissant le 31 mars 1970. Vous remarquerez que les explications se trouvent à la page 24-56.

Notre principal témoin est M. N. J. MacMillan, président des Chemins nationaux du Canada. J'aimerais demander à M. MacMillan de présenter les membres de sa délégation. Monsieur MacMillan.

M. N. J. MacMillan, C.R., LL.D., (président, Chemins de fer nationaux du Canada): Pour débiter, permettez-moi de vous dire que c'est un plaisir pour moi d'être ici encore une fois, et j'espère que nous pourrions être de quelque utilité aux débats de ce Comité.

M. McCleave: Monsieur MacMillan, vous allez certainement présenter ce chef vieil Héliconien qui est à votre droite.

M. MacMillan: Permettez-moi de vous présenter mes collègues. À ma droite, M. Ralph Vaughan, vice-président et secrétaire, que vous connaissez bien. À sa droite, M. Jack Spicer, vice-président, Transport et Entretien; à côté de lui, M. William Corner, vice-président et contrôleur.

Le président: Je demanderais à M. MacMillan de faire un premier exposé sur le budget que nous avons devant nous. Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de parler quelque peu de l'année 1969 qui n'a pas été une bonne année du point de vue des chemins de fer. Nous avions trois problèmes qui ont assumé une importance proportionnelle.

Dans les premiers mois de l'année, nous avons eu des conditions météorologiques très défavorables. Vers le milieu de l'année, il s'est produit trois grèves dans l'industrie de l'acier et des métaux de base. Vers la même époque

[Text]

time and towards the end of the year, there was evidence of a very definite slowdown in the construction industry. However, we did earn gross revenues of \$1,133.4 million. This figure is the highest in the history of the railway. We experienced an increase of 3.6 per cent in our volume of carload freight. Our operating revenues were up \$53.7 million. Our operating expenses were increased by almost identically the same amount, \$53.8 million. Our net income before interest amounted to \$49.6 million. This can be compared with \$41.2 million in 1968 and \$29.2 million in 1967.

Our deficit at the end of the year amounted to \$24.6 million against a budgeted deficit of \$25 million, so that we obtained our budget plus about \$400,000.

Now a few words about 1970. Present indications point to real economic growth in this year being less than it was last year, in 1969.

The result will likely be that we shall not experience as much real traffic growth as we did in 1969. We anticipate that the costs of wages, supplies and materials will tend to increase but we hope at a slower rate than in recent years. We are going to have to continue to work hard to obtain profitable business and to maintain the progress of recent years.

Our 1970 operating budget contemplates a deficit of \$25 million. We expect our operating expenses to be up about \$54 million and at the same time we anticipate our operating revenues will be up about \$58 million. Net income before interest probably will be about \$52.7 million or slightly better than it was in 1969. At the end of the first four months in 1970, that is at the end of April, as far as operating accounts are concerned, we stand just about on target. As a matter of fact, it can be said that we are on target for our budget. And that, Mr. Chairman, is about all I wish to say at the moment. Of course, we shall be happy to endeavour to answer such questions as the members of the Committee have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McMillan. Mr. McCleave.

Mr. McCleave: Mr. MacMillan or Mr. Chairman, is the cut down of approximately \$5 million in the current year mainly due to increased revenues? What factors enter into it? You noted this but I do not think you explained it.

[Interpretation]

et jusqu'à la fin de l'année, il y a eu un ralentissement marqué des l'industrie de la construction. Cependant, les recettes brutes se sont montées à \$1,133.4 millions. Ce chiffre est le plus élevé dans l'histoire des chemins de fer. Le volume des marchandises par wagonnées a augmenté de 3.6 pour cent. Nos recettes d'exploitation ont augmenté de \$53.7 millions et nos dépenses de fonctionnement d'un montant presque égal, \$53.8 millions. Les recettes nettes, avant l'intérêt, se montaient à \$49.6 millions en 1968 et à \$29.2 millions en 1967.

A la fin de l'année, notre déficit s'établissait à \$24.6 millions pour un déficit prévu de \$25 millions, de telle sorte que nous avons obtenu nos crédits plus \$400,000.

Je vais maintenant dire quelques mot sur 1970. On s'attend actuellement à ce que la croissance économique réelle soit moindre qu'elle ne l'était en 1969.

Il est donc probable que nous ne connaissons pas une augmentation réelle du trafic aussi importante qu'en 1969. Nous anticipons une hausse des salaires et du coût des fournitures et du matériel, mais nous l'espérons, dans une proportion moins élevée que ces dernières années.

Nous anticipons un déficit de \$25 millions du budget de fonctionnement pour l'année 1970. Nos dépenses de fonctionnement seront augmentées d'environ \$54 millions et nous nous attendons à ce que nos recettes d'exploitation soient augmentées d'environ \$58 millions. Les recettes nettes, avant intérêt, seront probablement d'environ \$52.7 millions, soit un peu plus qu'en 1969. A la fin des quatre premiers mois de 1970, c'est-à-dire à la fin d'avril, nous en sommes là où nous l'avions prévu en ce qui a trait aux comptes d'exploitation. En fait, nous pouvons dire que nous nous en tenons à notre budget. Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, nous serons cependant heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci, monsieur MacMillan. Monsieur McCleave.

M. McCleave: Monsieur MacMillan ou monsieur le président, est-ce que la réduction d'environ cinq millions est principalement due à l'augmentation des recettes. Quels facteurs entrent en jeu ici? Vous avez mentionné ce point, mais vous ne l'avez pas expliqué.

[Texte]

• 1020

Mr. MacMillan: No, I did not. This is the net figure; it is very difficult for us to attribute any one reason to the explanation. There are a multitude of reasons. We did obtain more gross-ton mile, more volume of business. We did have increased revenues flowing from rate adjustments through the year and a great variety of other matters that are up and down both ways. It is not easy to attribute the results to any one thing. In a very large part this flows from the marketing efforts that we have expended. We try to get as much profitable business and improvement in our expense control techniques as we can.

Mr. McCleave: So there are four or five factors entering into the difference between your position last year and what we are being asked to provide to you this year.

Mr. MacMillan: A minimum of four or five, I think many more than that.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I ask you a question on this point, sir?

We are not dealing I gather with the depth structure of the CNR at this particular time are we? We go into that at some subsequent meeting. Am I correct in that?

The Chairman: Yes, this morning what we have referred to us is only the Estimates of the Canadian National Railways.

Mr. McCleave: Yes. May I ask Mr. MacMillan two or three more questions?

First about your labour contracts. We are in a period of war against inflation in Canada and I guess the railway unions have been probably as responsible as any group that you could get in Canada. Where does your labour situation sit at the present time? Are you faced with anything this year or do you carry on for another couple of years?

The Chairman: Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Basically, our largest group of employees, whom we call the nonoperating trades, are at the moment working on a two-year contract which expires on December 31, 1970; we will be in negotiation with these organizations towards the end of the year. If you remember we had a similar situation prevailing two years ago: I think it was the first time in labour history we negotiated a renewal of this major contract before the expiration of the then current contract. There are over 100,000 men involved in these contracts and they embrace our people and those of the Canadian Pacific and also basically the

[Interprétation]

M. MacMillan: Non, c'est le chiffre net et il nous est très difficile de ne donner qu'une raison à l'explication car il y en a une foule. Nous n'avons pas augmenté le poste des tonnes-milles brutes, ni le volume des affaires. Mais nous avons augmenté les recettes, grâce à la hausse des taux durant l'année, et divers autres postes sont soit à la hausse, soit à la baisse, ce n'est pas facile d'attribuer les résultats à une cause ou à une autre. Une grande partie de ces résultats vient de l'efficacité de la commercialisation. Nous tenons d'augmenter la productivité et de contrôler minutieusement les coûts.

M. McCleave: Il y a donc 4 ou 5 facteurs qui entrent en jeu entre votre situation de cette année comparativement à celle de l'année dernière et ce que vous nous demandez pour cette année?

M. MacMillan: Un minimum de 4 ou 5, beaucoup plus que cela, je crois.

M. McCleave: Monsieur le président, pourrais-je vous poser une question?

Je ne crois pas que nous examinions actuellement la structure complète des chemins de fer nationaux du Canada. Est-il juste de dire que nous le ferons plus tard?

Le président: Oui. Ce matin, nous ne nous occupons que du budget de dépenses des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. McCleave: Alors, je voudrais poser deux ou trois questions à M. MacMillan. Tout d'abord, quant à vos conventions de travail. Nous sommes en période de lutte contre l'inflation, j'imagine que les syndicats en sont aussi responsables que les autres groupes que nous avons au Canada. Quelle est actuellement la situation du travail? Est-ce que le contrat continue encore pour une couple d'années ou quoi?

Le président: Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Le plus fort groupe d'employés non itinérants ont un contrat de deux ans qui prend fin le 31 décembre 1970. Donc, nous commencerons nos négociations avec eux vers la fin de l'année. Et, si vous vous souvenez, nous avons eu une situation analogue il y a deux ans et, je pense que c'était la première fois de l'histoire syndicale où nous avons négocié le renouvellement de ce contrat important avant même que le contrat en cours ne prenne fin. Il y a plus de 100,000 hommes en cause et visés par les dispositions de ce contrat, nos employés et ceux du Pacifique Canadien et aussi, essentiellement, ceux

[Text]

employees of the Railway Association of Canada.

At the same date the contract dealing with the trainmen expires; embraced in that organization are the firemen and this is the UTU, the new organization...

Mr. R. T. Vaughan, Q.C. (Vice-Chairman and Secretary, Canadian National Railway): The old BRT character.

Mr. MacMillan: It will always be the BRT to me—their contract expires on the same date.

• 1025

The contract for our locomotive engineers is under discussion at the moment; BLE is up.

I do wish to add a note of confirmation to the statement you made in introducing your question and that is that our railway labour has been responsive and responsible. I feel exactly the same way.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, could I ask Mr. MacMillan this?

Are all these contracts due for renewal at the same date? Have you worked your company into that position so that you do not get these staggered contracts where suddenly somebody can walk out and you have the great problem of the people crossing picket lines and...

Mr. MacMillan: Basically that is the result. We have hundreds of different contracts; some are very small, some affect 15 or 20 men, and they do have different anniversary dates. For example, if I remember correctly, each hotel is governed by a separate contract. We do have other classes. Our mass of employees do however work under contracts which are expiring on December 31.

Mr. McCleave: May I ask the witness if it is the policy of the CNR to work toward one termination date or one renewal period for these contracts with the employees under several hundred different employee groups? Is this what is being aimed for?

Mr. MacMillan: I do not know of any policy determination to do that in recent years. It certainly was the case during the immediate post-war period when we had all the contracts to negotiate in a very short space of time and we did endeavour with the active collaboration of the organizations to put them all into phase. It is not always possible for us to control such situations. The men may decide they do not wish to go that way and if that is the case then there is not very much

[Interpretation]

de l'Association des chemins de fer du Canada.

Le contrat des employés des trains qui prend aussi fin à la même date. Ce contrat vise les ingénieurs, c'est la nouvelle association, les Travailleurs unis des transports.

M. R. T. Vaughan (C.R., Vice-président et secrétaire, Chemins de fer Nationaux du Canada): C'est l'ancien BRT.

M. MacMillan: Ce sera toujours le BRT pour moi. Leur contrat se termine à la même date.

Le contrat de nos ingénieurs de locomotives est actuellement en négociation; actuellement c'est la Fraternité des ingénieurs de locomotives. Je voudrais ajouter une observation à la suite de la déclaration que vous avez faite en présentant votre question, c'est-à-dire que les employés ferroviaires ont agi de façon responsable, c'est aussi mon opinion.

M. McCleave: Je voudrais poser une question à M. MacMillan. Est-ce que tous ces contrats doivent être renouvelés à la même date et est-ce que votre société se trouve dans cette situation où il y a des contrats qui prennent fin à des dates différentes et que les employés aient à franchir les lignes de piquetage?

M. MacMillan: Oui, c'est essentiellement ce qui se produit. Nous avons des centaines de contrats différents. Certains n'affectent que 15 ou 20 employés et ils se terminent à des dates différentes. Si je me souviens bien, chaque hôtel a un contrat distinct. Il y a aussi d'autres catégories. La grande majorité de nos employés, toutefois, ont des contrats qui prennent fin le 31 décembre.

M. McCleave: Je voudrais demander au témoin si c'est la politique des Chemins de fer nationaux d'essayer d'en arriver à même une date de renouvellement ou de fin d'un contrat pour tous les différents groupes d'employés. Est-ce là votre objectif?

M. MacMillan: Je ne crois pas que l'on ait déterminé aucune ligne de conduite dans ce sens au cours des dernières années. Mais ce fut le cas dans la période de l'après-guerre alors que tous les contrats étaient négociés dans une très courte période de temps. Nous avons alors essayé, avec la collaboration étroite des différentes associations, de les faire concorder. Il ne nous est pas toujours possible de contrôler de telles situations. Les employés peuvent décider qu'ils ne désirent

[Texte]

we can do about it. I think we are in a position of common expiration dates, but I doubt very much if we will get to the point of them all being common.

Mr. McCleave: I think my question could probably be boiled down to this, Mr. MacMillan, through you, Mr. Chairman.

Is it an objective even if you cannot attain heaven on earth that you strive for it?

Mr. MacMillan: I think it is desirable, yes.

Mr. McCleave: Finally, Mr. Chairman, since I think I am coming to what I regard as the end of my time, could I ask Mr. Vaughan a question—as former blood-brothers in the Dalhousie Law School we can strike a common note—about the work of the CNR in connection with the containerization program in the Port of Halifax?

• 1030

Mr. Vaughan: Gentlemen, the container development is really a spectacular development that is now coming upon us. In a moment Mr. MacMillan could give you a word on port developments in Europe which are very interesting. In Halifax, for instance, there is a company that has been organized, called Halco, in which the participants are the provincial government and the steamship lines. We are not involved in that company, that is a Nova Scotia Crown corporation which is really devoted to the development of the marketability of the Port of Halifax and the bringing of the container trade to Halifax.

Following that, when the Dart Shipping Lines chose Halifax for a movement from Europe—Antwerp, Southampton, Halifax and New York and vice versa—Canadian National then participated in the port operation called Halterm, and that container traffic is now starting to move through the Port of Halifax.

Next August one of the main container ships of the Dart Lines will begin to move into Halifax and these containers will carry all and sundry types of goods some of which will move into the hinterland of Canada, while others are destined to the central United States. Further we have had discussions going on with the Port of Saint John vis-à-vis similar developments. The CPR have had similar discussions with Saint John. In the Port of Montreal there is a great container movement going through that port by Manchester Liners, and this container traffic

[Interprétation]

pas procéder de la sorte et s'il en est ainsi, nous ne pouvons pas faire grand chose à cet égard. Je pense que nous nous trouvons dans une situation où les dates sont les mêmes mais je ne crois pas que nous nous trouvions dans une situation où tous les contrats soient signés en même temps.

M. McCleave: Monsieur le président, je crois que ma question pourrait se résumer ainsi:

Monsieur MacMillan, est-ce là l'objectif que vous tentez d'atteindre, même si vous ne pouvez pas faire de miracles?

M. MacMillan: Oui, en ce qui me concerne je crois que c'est souhaitable.

M. McCleave: Enfin, monsieur le président, je pense avoir épuisé le temps qui m'est alloué. Je voudrais poser une question à M. Vaughan en tant qu'ancien confrère de la faculté de droit de l'Université de Dalhousie, au sujet du travail des Chemins de fer nationaux pour le programme de containers dans le port de Halifax?

M. Vaughan: Messieurs, l'avènement du containers est vraiment quelque chose de spectaculaire. Dans quelques ins an's, M. MacMillan vous donnera une idée des développements portuaires qui se produisent en Europe et qui sont des plus intéressants. A Halifax, par exemple, une société, la *Halco*, a été constituée par le gouvernement provincial et les compagnies de navigation. Il s'agit d'une société de la Couronne de la Nouvelle-Écosse qui est consacrée au développement de la commercialisation et du système de containers pour le port de Halifax.

Lorsque la *Dart Shipping Lines* a choisi Halifax pour un service à partir de l'Europe entre les ports d'Anvers, Southampton, Halifax et New York, les Chemins de fer nationaux ont participé à un système d'exploitation portuaire: le *Halterm*, et le port de Halifax commence à recevoir des containers.

Au mois d'août de cette année, un des principaux transporteurs de containers de la *Dart Lines* viendra à Halifax et ces containers contiendront diverses marchandises, certaines destinées à l'intérieur du Canada et d'autres au centre des États-Unis. Nous avons aussi discuté avec les autorités du port de Saint-Jean en vue de développer un système du même genre. Le Pacifique-Canadien a fait la même chose avec Saint-Jean. Dans le port de Montréal, les *Manchester Lines* déchargent un grand nombre de containers qui sont ensuite acheminés à leur destination. Si

[Text]

is sent on to its destination. If it is beyond Toronto we have a large, what we call a "Conport" in outer Toronto which processes the goods, or sends them on their way into Chicago and so on.

The container development, as I say, is becoming a dynamic and spectacular development and I think it is going to do well for Canada and its ports.

Mr. McCleave: Thank you, Mr. Chairman. So I do not end on a parochial note, I take it the CNR is very much aware of the potentialities of the containerization. Which vice-president would it be under? Could I ask Mr. Vaughan or Mr. MacMillan that?

Mr. MacMillan: Mr. Cooke.

Mr. McCleave: Under Mr. Cooke, yes? And is there a large group working on this new technology?

Mr. MacMillan: Yes, there certainly is. I can assure you of that.

Mr. McCleave: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I was looking at the long-term debt, Mr. Chairman, and we have \$1,898,000,000 of long-term debt, and during the course of a year this was decreased by \$20 million. And I also look at the net interest on that debt, which is close to \$75 million. I would like to ask Mr. MacMillan if there are any provisions to further decrease the long-term debt of the CNR, and if so, in what direction, or in what department will this occur?

Mr. MacMillan: Commenting on the \$20 million reduction, that came about because during 1969 we had a refunding of \$70 million to meet, and at that time rather than renegotiating the entire \$70 million obligation, we paid \$20 million from our own funds and refinanced the remaining \$50 million with the Minister of Finance. This particular debt, was carrying interest at 2½ per cent and the consequence of us refinancing even the \$50 million was to increase our debt burden. It is because of these rollovers and the increasing interest rates that our fixed charges during 1969 did in fact increase by almost \$4 million, as I recall the figure, but on a lesser amount of capital.

Mr. Trudel: There was \$50 million if I understand it correctly, Mr. Chairman, obtained from government bonds or financing through the government, the Minister of Finance. Of the \$20 million amount, although

[Interpretation]

ces containers vont plus loin que Toronto, nous avons ce que nous appelons un *conport*, à l'extérieur de Toronto, qui réachemine les marchandises vers leur destination. Comme je l'ai déjà dit, le développement du système de containers est quelque chose de vraiment spectaculaire et je crois que ce sera une excellente chose pour le Canada et ses ports.

M. McCleave: Merci, monsieur le président. Je ne voudrais pas terminer en laissant entendre que je fais preuve d'esprit de clocher, je crois que les chemins de fer nationaux sont au courant des possibilités qu'offrent les containers. De quel vice-président relèveront-ils?

M. MacMillan: Ce sera M. Cooke.

M. McCleave: Bien, et est-ce qu'il y a un groupe important qui étudie ce nouveau système?

M. MacMillan: Oui, je vous l'assure.

M. McCleave: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci monsieur le président, je regardais la dette à long terme qui est de 1 milliard 800 millions de dollars et je vois qu'au cours de l'année, elle a diminué de 20 millions de dollars. J'ai aussi regardé l'intérêt net sur cette dette qui atteint près de 75 millions de dollars. J'aimerais demander à M. MacMillan si on a pris des mesures pour diminuer la dette à long terme des Chemins de fer nationaux et si oui, de quel ministère cela relèvera-t-il?

M. MacMillan: Pour ce qui est de la diminution de 20 millions, cette diminution s'est produite parce qu'en 1969 nous devions rembourser une échéance de \$70 millions et au lieu de renégocier toute l'obligation de \$70 millions, nous avons versé 20 millions de dollars de notre propre fonds et nous avons refinancé le 50 millions restant avec le ministre des Finances. Cette dette particulière portait un intérêt de 2½ p. 100 et la conséquence du refinancement des 50 millions a été d'augmenter notre fardeau de dette. Mais étant donné les conséquences de l'augmentation de ce taux d'intérêt, au cours de 1969, nos frais fixes ont augmenté d'environ 4 millions de dollars, si je me rappelle bien, mais pour un capital moindre.

M. Trudel: Il y avait donc 50 millions de dollars en cause monsieur le président, obtenus soit au moyen d'obligations du gouvernement soit par le financement du gouvernement. D'autre part, en ce qui a trait aux 2

[Texte]

the revenues will be less according to the volume, if I understood you correctly, Mr. MacMillan, do you anticipate being able to generate a similar sum or possibly a larger sum of funds within your operating budget?

Mr. MacMillan: To apply towards the reduction of debts?

Mr. Trudel: To apply towards the reduction of debts.

Mr. MacMillan: No, we have no such plan in 1970.

Mr. Trudel: The long-term refunding of the debt, I believe, is over a 60-year period. How do you intend to reduce the portion, if there is a portion to be applied against this reduction of debt this year?

Mr. Vaughan: I am not quite clear on your 60-year reference.

• 1035

Mr. Trudel: To eliminate the long-term debting I understand there is a 60-year span that the CNR has to envisage for the funding.

Mr. Vaughan: If I may say so, I think the 60-year period you mentioned has relation to the unfunded liability in the pension fund. Under the Pension Benefits Standards Act the initial unfunded liability of any pension fund, Canadian National or any other fund that was registered with the federal government, there was a 60-year period to amortize that unfunded liability. That is really unrelated to the long-term debt schedules that you were looking at on page 40, I presume.

Mr. Trudel: Then my understanding Mr. Chairman, is that the debt I referred to regarding the 60-year span is over and above the long-term debt that is in the Touche Ross & Co. Report.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Trudel: That is a different thing. These are the questions I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I thank you for recognizing me. I am not a member of this Committee and I would ask the indulgence of the other members to ask some questions about a very specific matter in my constituency. It is part of a larger problem, and I think other members may wish to pursue it on the larger scale. I am referring to the so-called policy of run-throughs, or extended crew

[Interprétation]

millions, bien que les recettes soient proportionnellement moindres, croyez-vous, monsieur MacMillan, pouvoir trouver un montant égal ou même supérieur dans le cadre de votre budget d'exploitation?

M. MacMillan: pour réduire la dette?

M. Trudel: Oui.

M. MacMillan: Non, pas pour 1970.

M. Trudel: Le paiement de la dette doit se faire sur une période de 60 ans, je crois; comment allez-vous réduire cette partie, s'il doit avoir une partie qui doit être appliquée à la diminution de la dette cette année?

M. Vaughan: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par 60 ans.

M. Trudel: Je crois qu'on vous a donné un délai de 60 ans pour éliminer la dette.

M. Vaughan: La période de 60 ans que vous avez mentionnée a trait à la dette actuarielle du fonds de pension. En vertu de la Loi sur les normes de prestations de pension, dans le cas d'une dette actuarielle initiale, des Chemins de fer nationaux ou des autres sociétés enregistrées par le gouvernement fédéral, il y avait une période de 60 ans pour amortir cette dette. Mais cela n'a rien à voir avec la dette à long terme que vous voyez à la page 40 de notre mémoire.

M. Trudel: Si je comprends bien, monsieur le président, la dette que j'ai mentionnée pour une période de 60 ans est en sus de la dette à long terme mentionnée dans le rapport de Touche Ross & Co.

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Trudel: C'est donc quelque chose de différent. C'est tout ce que j'avais à demander pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur le président. Je ne suis pas membre du Comité, mais j'aimerais poser une question concernant un problème dans ma circonscription. Ceci s'insère dans le cadre d'un problème plus vaste et d'autres membres du Comité pourront revenir là-dessus. Il s'agit du système des long par-cours pour les équipes des trains ou des trains qui ne s'arrêtent plus à une gare, et je vou-

[Text]

runs, as a general policy and specifically I want to raise some questions concerning the situation at Nakina.

Some time ago the CNR made the announcement that they were going to enter into negotiations with the brotherhoods to run through Nakina, and since that time there has been a pall of silence over the whole question, and the consequences locally, as I am sure you can appreciate, have been disruptive to say the least. Although it is a small community that is not the point, it is a community of people and this community has become psychologically and socially disturbed because their future is uncertain.

My first question, Mr. Chairman, is precisely where do the negotiations stand at this moment? There has been no word from either the CNR itself or from the brotherhoods conveyed to the citizens of the community. They want to know specifically and exactly where the situation stands at this moment.

Mr. MacMillan: Mr. Penner, I know of the negotiations. I know these have been going on for a very long period of time. I am not personally able to tell you precisely how they stand. If you will permit me, I am going to ask Mr. Spicer if he has personal knowledge of this. One thing we were most determined to do was to avoid any precipitous action in Nakina because we had that situation at one point in time you know.

Mr. Penner: Yes, I know very well.

Mr. MacMillan: Yes, and so do I remember it very well.

Mr. J. H. Spicer (Vice-President, Transportation and Maintenance, Canadian National Railways): We have had a series of discussions with the various organizations involved, the UTU and the BLE, who were the principal groups. We also have had discussions with the various people in the town of Nakina. As it stands right now, we are still in discussions with the Brotherhood of Locomotive Engineers and we have received word from the UTU that they would prefer to hold off on further discussions until later this summer in view of the forthcoming labour negotiations; their contract comes open late this year and they wanted to tie these discussions together. In summary I guess we can say that we are still discussing the matter with the Engineers; we are trying to sort out with them what problems they see in this, what they want from the company, and if they are forced to move to some other location. With the UTU

[Interpretation]

drais spécialement parler de la situation à Nakina.

Il y a un certain temps, les Chemins de fer nationaux ont annoncé qu'il entreraient en négociations avec les fraternités en vue de ne pas arrêter à Nakina, et depuis ce temps, on n'a plus parlé de cette question. Et les conséquences, au niveau local, ont été mauvaises pour la petite collectivité étant donné que les habitants sont incertains de l'avenir.

Monsieur le président, ma première question serait la suivante: où en sont actuellement les négociations? Il n'y a pas eu aucune communication à ce sujet de la part des fraternités ou des Chemins de fer nationaux aux habitants de la localité qui voudraient savoir exactement ce qu'il en est de cette situation en ce moment.

M. MacMillan: Je suis au courant des négociations, elles sont en cours depuis assez longtemps. En ce qui me concerne, je ne suis pas en mesure de vous dire exactement où elles en sont. Si vous me le permettez, je vais demander à M. Spicer s'il est au courant de la situation. Une chose que nous étions vraiment déterminés à faire, c'était d'éviter toute action précipitée à Nakina parce que nous avons déjà eu une telle situation avant.

M. Penner: Je sais très bien.

M. MacMillan: Oui, je sais aussi.

M. J. H. Spicer (Vice-président, Transports et Entretien, Chemins de fer nationaux du Canada): Nous avons eu des discussions avec les différentes associations en cause, les Travailleurs unis des transports et la Fraternité des Ingénieurs de locomotives étaient les principaux groupes. Nous avons aussi eu des entretiens avec les habitants de Nakina. Maintenant nous sommes toujours à discuter avec la Fraternité des Ingénieurs de locomotives, les Travailleurs unis des transports nous ont dit qu'ils préféreraient attendre plus tard pour poursuivre les négociations étant donné que leur contrat de travail se termine à la fin de l'année et qu'ils veulent discuter ces questions ensemble. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que nous sommes toujours en train de discuter de la chose avec les Ingénieurs. Nous voulons discuter des problèmes de cette situation, ce qu'ils désirent obtenir de la compagnie s'ils seront forcés de déménager.

[Texte]

we will be discussing it further at their request some time later this year.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I take it then that there is no doubt in the minds of the Canadian National Railway that they are going to run through Nakina. They are actually determined to do this. So it is a matter of negotiation.

• 1040

My second question is when negotiations are completed, what will the phase-in period be? What length of time will the citizens have to re-establish themselves? I am not only thinking of the employees because I realize the company will take steps, and under the terms of the negotiations they will be obliged to do so, but there are other citizens there who will be dislocated and a certain period of time is required. Will this be determined by the railway or will it be part of the negotiations with respect to the phase-in period?

Mr. Spicer: I would first like to say that the company has not decided they are definitely going to run through Nakina. If negotiations with the organizations are unsuccessful, then of course we will not run through Nakina.

The second part of your question, which dealt with phasing, is part of the negotiations. It is certain both from the company point of view and from the indications we have had so far from the unions that this will not all be done on some magic date, but a phasing will take place. The length of it is being discussed.

Mr. Penner: Mr. Chairman, Mr. Justice Freedman stated in his report that when technological changes are introduced this should be with as little disruption as possible to the employees and also to the community in which they live. At one point in our discussions with officials of the railway there was some indication that the CNR would make some concrete efforts to find alternate employment opportunities in the community. I understand that you have a branch, although I am not quite sure of its exact name, which is called the industrial development department, or some such name. Have they been active? Are they doing anything with respect to the Nakina situation such as saying that we can assist you, because of our contacts and knowledge, in finding alternate means of keeping the community alive and

[Interprétation]

Avec les Travailleurs unis des transports, nous aurons à reprendre les discussions plus tard cette année, lorsqu'ils le demanderont.

M. Penner: Monsieur le président, je peux donc en conclure alors qu'il n'y a pas de doute dans l'esprit des Chemins de fer nationaux, ils n'arrêteront plus à Nakina. Ils sont déterminés à le faire. Il s'agit donc d'une question de négociations.

Voici donc ma deuxième question. Lorsque les négociations seront terminées, de combien de temps les citoyens disposeront-ils pour se rétablir ailleurs. Je ne parle pas simplement des employés parce que je me rends compte que la compagnie prendra des dispositions et se devra de le faire en vertu des dispositions du contrat ou des conditions de négociations, mais il y a d'autres citoyens qui se trouveront ainsi déplacés. Il faut donc prévoir une certaine période de temps. Est-ce que c'est la compagnie de chemin de fer qui le déterminera ou est-ce que ces dispositions feront partie des négociations?

M. Spicer: Je tiens à souligner en premier lieu que la compagnie n'a pas décidé si le chemin va définitivement passer par Nakina. Si les négociations avec les organisations en cause n'aboutissent pas, nous ne passerons pas par Nakina.

Pour ce qui est de la période d'adaptation, cela fait partie des négociations. Et il est sûr tant du point de vue de la compagnie que d'après les indices que nous avons reçus jusque là de la part des syndicats que cela ne se fera pas à une date magique; il y aura une période d'adaptation dont la durée fait l'objet de négociations.

M. Penner: Monsieur le président, le juge Freedman a souligné dans son rapport que, lorsque les changements technologiques sont mis en vigueur, il devrait le faire sans causer d'ennuis aux employés et à la collectivité où ils habitent. A un moment donné, au cours de nos entretiens avec les hauts fonctionnaires du chemin de fer, on semblait indiquer que les Chemins de fer nationaux déployaient des efforts concrets pour trouver des occasions d'emploi dans cette collectivité. Si je comprends bien, vous avez une filiale d'un service de développement industriel. Est-ce qu'ils font un certain travail en ce qui a trait à la situation de Nakina? Est-ce que vous allez dire que, vu les contacts et les connaissances que nous avons, nous allons essayer de vous aider pour maintenir la collectivité florissante plutôt que de prendre des mesures radicales

[Text]

flourishing rather than taking the rather drastic step of destroying another Northern Ontario town.

Mr. MacMillan: Mr. Penner, the best answer to your question lies in the Freedman report to which you referred. Every action that the Canadian National has taken with respect to Nakina has been right in line with the Freedman report. We have not deviated one iota from the principles which Mr. Justice Freedman spelled out in his report. I can assure you that the things which the report contemplated ought to be done will in fact be done when the time comes to do them.

Mr. Penner: I am specifically concerned about whether the railway feels an obligation to look at other industrial opportunities and to speak to them about Nakina. Specifically, is the company prepared to do this?

Mr. MacMillan: The company is certainly prepared to do that. We are prepared to do it in collaboration with other parties at issue in matters of this kind, such as the Province of Ontario and the federal government, and we will do just this thing.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I have another question. Some time ago, early in the nineteen hundred and sixties, Mr. Gonder was active in the western region and he proposed a particular run through program which would have saved Nakina. He proposed that the much smaller community of Armstrong be run through, where disruption would have been minimized because there are fewer employees there and the community is considerably smaller. Apparently this idea has now been dropped and the run through is to be from the other end, from the east through Nakina, and the rest house is to be constructed at Armstrong.

The people of Nakina are puzzled about why a policy that I think was proposed in 1963 by Mr. Gonder has now been changed. Mr. Gonder is no longer in the western region and we have never been given a satisfactory answer to this change of mind or, if you like, change of heart.

• 1045

Mr. MacMillan: I do not suppose this is germane to your question, but Mr. Gonder is now in Toronto and the territory we are talking about is again under his jurisdiction.

The real answer lies in the fact that a problem of seniority districts is involved here that requires us to have protracted discussions

[Interpretation]

et détruire ainsi une autre ville du Nord de l'Ontario?

M. MacMillan: La meilleure réponse figure dans le rapport Freedman que vous avez indiqué. Toutes les dispositions prises par le Chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de Nakina ont été en conformité du rapport Freedman. Nous ne nous sommes pas éloignés des principes établis par l'honorable juge Freedman dans son rapport.

Ce rapport envisage certaines choses à accomplir et je puis vous donner l'assurance que ceci sera fait au moment voulu.

M. Penner: Alors ce qui me préoccupe essentiellement, c'est de savoir si le chemin de fer n'envisage pas d'autres possibilités industrielles plus particulièrement en ce qui a trait à Nakina. Est-ce que la compagnie est prête à prendre ces dispositions?

M. MacMillan: Oui, la compagnie est prête à le faire et nous sommes prêts à le faire en collaboration avec les autres parties en cause, pour des questions de ce genre, telle la province de l'Ontario et le gouvernement fédéral, et c'est ce que nous ferons et vraiment, nous nous y appliquerons.

M. Penner: Monsieur le président, je voudrais poser une autre question. Il y a quelques temps, au début des années 60, alors que M. Gonder était très actif dans les régions de l'Ouest, il a proposé un programme de voies qui auraient pu sauver Nakina. Il a proposé que les petites collectivités de Armstrong auraient pu être éliminées, parce que la collectivité est plus petite et il semble que maintenant cette idée a été mise de côté et on doit le faire plutôt à partir de l'Est par Nakina et le réseau s'établira à Armstrong.

Les gens de Nakina s'inquiètent de cette politique proposée en 63 par M. Gonder. Cette politique a été modifiée. M. Gonder n'est plus dans la région de l'Ouest et nous n'avons jamais eu de réponse satisfaisante à ce changement de ligne de conduite ou d'état d'esprit.

M. MacMillan: Je ne crois pas que cela se rattache à cette question que vous me posez, mais M. Gonder est à Toronto et le territoire dont nous parlons est encore de sa compétence.

La réponse véritable vient du fait que vous avez là un problème d'ancienneté par district ce qui exige que nous ayons de longues dis

[Texte]

with our men. This is one of the very points that is under discussion.

Mr. Penner: Mr. Chairman, I do not know if I am taking up too much of the Committee's time, but I have a couple more questions I would like to pursue, with the permission of the Committee.

There is a great deal of talk in Northern Ontario about the so-called Pagwa subdivision which leaves Nakina and goes east, which gives a direct route to Quebec and to the overseas shipping ports. This route is some miles shorter than the route through Toronto and yet it seems that the Pagwa subdivision is being neglected and allowed to deteriorate. At least this is the impression I have, and you can correct me if I am wrong. We wonder why this is not being developed. It would give Nakina and many other Northern Ontario communities a new lease on life and it would provide a more direct route. We would like to have a statement on the CN's policy with respect to this particular line.

Mr. MacMillan: This subdivision formed part of what was originally constructed by the Commissioners of the National Transcontinental Railway. It was built to provide a link with the west and it ran between the City of Quebec and the City of Winnipeg. You may recall that in its post-construction period it was leased to the Grand Trunk Western Railroad Company and gave them a means of getting to Western Canada. It is the direct route to the City of Quebec.

I think the basic problem arises from the fact that the traffic flow both east and west is more down through the territory of Montreal and/or Toronto, and to reach this we have to take the Longlac cut-off from Nakina down to the main line. The service at the western end of the Pagwa is intermittent, there is no doubt about that. I do not know of any plans at present to alter the railway through that part of the country. It is not in fact being abandoned or ignored; it is being maintained to the standard required to move the volume of traffic which is moved. I am sure you know that east of there there is a very considerable volume of traffic moved on the NTR and continuing from Kapuskasing at least through to the City of Quebec.

Mr. Spicer, is there anything that you would like to add to my answer?

Mr. Spicer: No, I think you have covered it, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: It is really a question of traffic. If there was through traffic we would run it that way because it is shorter.

[Interprétation]

cussions avec nos employés et c'est là un des points justement qui est à discuter.

M. Penner: Monsieur le président, je ne sais pas si j'accapare le temps du Comité, mais j'aurais une couple d'autres questions à poser, si le Comité m'y autorise. On parle beaucoup dans le Nord de l'Ontario du train qui quitte Nakina pour aller vers l'Est en passant directement par le Québec en direction des ports de navigation vers l'extérieur. Cette route est plus courte que celle qui passe par Toronto et pourtant il me semble que cette ligne est négligée. C'est du moins l'impression que j'en ai. Nous nous demandons pourquoi on ne donne pas plus d'expansion à cette route, ce qui permettrait à Nakina d'obtenir de nouveaux contrats, à Nakina et à d'autres collectivités du nord de l'Ontario s'il y avait ainsi une route plus directe. Nous aimerions avoir une déclaration sur la politique du CN au sujet de cette ligne particulière.

M. MacMillan: Cette subdivision fait partie de ce qui avait déjà été construit par le *National Transcontinental Railway*. On voulait ainsi fournir un lien avec l'Ouest entre Winnipeg et la ville de Québec. Vous devez vous rappeler que peu après sa construction, cette ligne a été louée à la compagnie dite Grand Trunk Western Railway Company pour permettre l'acheminement des marchandises vers l'Ouest du Canada. C'était la route la plus directe vers la ville de Québec.

Le problème qui se pose, c'est que la quantité de trafic vers l'Est et vers l'Ouest se fait davantage par le territoire de Montréal et de Toronto. Nous devons donc prendre le raccourci de Longlac et passer par la ligne principale en négligeant Nakina. Le service sur la ligne que vous avez mentionnée est intermittent. Je ne sache pas qu'il y ait des plans actuellement en voie d'élaboration visant à altérer le trafic ferroviaire dans cette partie du pays. On n'a pas abandonné cette voie du Nord, mais elle permet maintenant de transporter la quantité de trafic qui existe sur cette voie. Il y a beaucoup de trafic et de quantité de marchandises transportées sur le NTR et qui va jusqu'à Kapuskasing et jusqu'à Québec.

Mr. Spicer, voulez-vous ajouter quelque chose à mon commentaire?

M. Spicer: Non, vous avez donné une réponse très complète.

M. MacMillan: S'il y avait du trafic direct en plus grande quantité, nous acheminerions par cette ligne.

[Text]

Mr. Penner: Do you believe there is a possibility this will become a developed route?

Mr. MacMillan: Yes, I do.

Mr. Penner: You do.

Mr. MacMillan: As Canada develops, then I think it will.

Mr. Penner: Thank you. If I may ask one more question, Mr. Chairman, I will then relinquish to someone else.

Naturally the possibility of a run through is going to be very upsetting for the employees but I think they will come to terms with this. They have confidence that their unions will negotiate wisely and that they will be duly compensated for the homes that they have to leave behind and the new homes, which will undoubtedly be more expensive, that they will have to establish. So, we have to have faith that the unions will negotiate well on their behalf.

• 1050

However, there are other people who seem to be caught. I refer of course to the business community that has come to rely on these people. There will be dislocation there. Then there is another group who are unable to protect themselves and have nobody to speak for them, namely, the CNR pensioners who probably have homes in Nakina which are paid for and widows of CN employees. I wonder what the railway plans to do with respect to these people. Are they just going to be forgotten and abandoned? Are you going to say that they are someone else's responsibility? They want to know where they stand in respect to this policy that is being negotiated.

Mr. Vaughan: May I answer that?

Mr. MacMillan: Yes, go ahead.

Mr. Vaughan: Mr. MacMillan mentioned the Freedman report and the philosophy of that report. We are quite familiar with that report because we appeared with the Commission when it travelled all over the country and when it spent some time in Nakina.

Mr. Justice Freedman endeavoured to deal with the philosophy in so far as it affected the company as a specific industry when it was dealing with a particular group of employees. Further though, speaking of the broad social problems, he went on to say that they may arise from an industry that makes

[Interpretation]

M. Penner: Croyez-vous que cette artère va se développer?

M. MacMillan: Certainement.

M. Penner: Vous le croyez?

M. MacMillan: Oui. Cette ligne se développera au rythme du développement du Canada.

M. Penner: J'aimerais poser une autre question. Monsieur le président, ce sera la dernière.

La possibilité d'une ligne directe pose des problèmes pour les employés, mais ils s'y habituent et ils font confiance à leur syndicat qui dirige les négociations en conséquence. Ils estiment qu'ils recevront une compensation satisfaisante pour les maisons qu'ils devront abandonner de façon à pouvoir acquérir les maisons qui sont aujourd'hui plus dispendieuses et dans lesquelles ils devront s'établir.

Toutefois, il y a d'autres personnes qui semblent mal en point. Je pense au monde des affaires qui comptaient sur ces personnes pour la marche de leur commerce. Il y a des personnes ici qui ne peuvent pas être protégées, il y a des personnes qui n'ont pas de porte-parole. Par exemple, les pensionnés du CN qui ont des maisons à eux à Nakina, les veuves des employés du CN qui y résident. Alors, je me demande ce que la société des chemins de fer veut faire au sujet de ces personnes? Va-t-on les abandonner à leur sort en disant que c'est la responsabilité de quelqu'un d'autre et que le CN n'a plus à s'en occuper. Alors, ces personnes aimeraient savoir quelle est leur situation dans la nouvelle politique du CN?

M. Vaughan: Puis-je répondre?

M. MacMillan: Allez, je vous en prie.

M. Vaughan: M. MacMillan a mentionné le rapport en soulignant les principes dont il s'inspire. Nous avons étudié le rapport Freedman et les commissaires ont visité des pays en poursuivant leur travaux. Nous avons comparé devant les commissaires qui se sont arrêtés à Nakina.

Le juge Freedman a tenté d'étudier la situation pour voir quels sont les incidences pour les compagnies et pour les employés de la compagnie qui seraient particulièrement affectés. Il a traité des problèmes sociaux qui peuvent découler du fait qu'une industrie modifie son fonctionnement par suite de chan-

[Texte]

certain changes in its operations which could be brought about by changes in traffic flow or changes in technological development. Really that is what this is, the change from the steam engine to the diesel engine which the company to be more productive and competitive must utilize to the full capability that it offers.

But Mr. Justice Freedman really did not lay the whole social problem at the door of the company, and the company is quite prepared to even go a long way in endeavouring to meet the social problems that do arise from things like this. As you mentioned we do have staffs of people engaged in personnel counselling who are interested and expert in industrial development and these people have been and are going to continue to talk to the employees and endeavour to talk to the various government levels that may be involved in dealing with a large problem like this.

So make no mistake about it, we are going to live up to our responsibility in this case, because the railway, as you say, has been there. But times do change and methods change and the technology changes, and therefore we want to endeavour to deal with this situation in concert and co-operation with all the people involved.

This is the attitude by which are endeavouring to approach it and this is the way the company will endeavour to meet the problems that arise. Throughout our history we endeavoured to be a considerate employer and we think we are. We are going to phase this thing and as Mr. Spicer says there is not going to be any magic date on which the community disappears. But there will have to be more people interested and involved in it than just us because the whole control of the thing does not lie within our ambit or our power. We will be, as I say, considerate and give every advice and guidance we can to a settlement in dealing with a problem like this.

Mr. Penner: Mr. Chairman, just like Mr. McCleave, I do not want to end on a purely parochial note so I would like to comment that the so-called run-through question is more than a Nakina problem. It is a national one because a great many communities, I imagine, are going to be affected and will have to face this situation. Some large communities can absorb it more easily and small communities are more drastically affected.

I would imagine the Canadian National Railway has done a cost-benefit analysis of this whole thing. Obviously the costs of running through must be extremely high, all the

[Interprétation]

gements sur le trafic, ou des quantités à transporter aux différents endroits. Vous savez, c'est la façon dont les choses évoluent. On a remplacé les locomotives à vapeur par des machines plus modernes, il faut utiliser les techniques, selon leur pleine capacité.

Toutefois, le juge Freedman n'a pas mis la responsabilité des problèmes sociaux entièrement sur les épaules de la compagnie. On a tenté de régler les problèmes sociaux qui découlent de situations comme celles que vous avez mentionnées. Nous avons des agents, des conseillers, des experts en développement industriel qui ont parlé et continuent de parler aux employés et qui continuent à avoir des pourparlers avec les différents niveaux du gouvernement pour régler ces situations.

Nous allons nous acquitter des responsabilités que nous avons dans ce cas, ne vous en faites pas. Les sociétés de chemin de fer y ont fait affaire pendant un certain temps, mais par suite de modifications techniques et technologiques, nous avons dû abandonner ce poste et nous voulons régler la situation qui en découle en collaboration avec les personnes qui sont en cause.

Voilà l'attitude que nous tentons de faire comprendre. La compagnie va tenter de résoudre les problèmes qui se posent au fur et à mesure de notre développement. Nous avons tenté d'être un bon employeur et je crois que nous le sommes. Nous allons tenter de prévoir une période d'adaptation. La collectivité ne disparaîtra pas à une date fixe. Il faut que plus de gens que le CN seul s'occupent de la question, parce que nos pouvoirs sont limités. Nous allons donner tous les conseils nécessaires pour permettre aux personnes de se sortir de cette situation.

M. Penner: Comme disait M. McCleave, je ne peux pas terminer par une question faisant couler locale, alors je voudrais poursuivre la question des lignes directes, car il s'agit d'un problème qui dépasse les frontières de Nakana. C'est un problème national, parce que plusieurs localités seront affectées et auront à faire face à une situation semblable. Il y a des localités qui peuvent s'adapter plus facilement, d'autres moins, mais un grand nombre seront plus touchées que d'autres.

Est-ce que le Canadien National a fait une analyse sur la rentabilité de cette opération, parce que le coût doit être élevé? Vous croyez que malgré tout vous obtiendrez, vous

[Text]

dislocation costs and so on involved must be extremely high, and yet you feel that a saving is eventually going to accrue to the Canadian National Railway. I would be most interested if I could have some figures from your cost-benefit experts on what the costs would be over, let us say, a decade if it is going to take that long, and what savings you see throughout the seventies. Is this a reasonable request? Could that be provided?

Mr. Spicer: It is almost impossible to give you the figures at the moment until we conclude negotiations and have some idea as to what the cost will indeed be. We have fair ideas as to what our savings would be; you can put a dollar value on only part of the benefit in a run-through. The other part is associated with the type of service we are able to offer people using our freight services and the run-throughs do two things. First of all, they save us some money and secondly, they allow us to operate our trains between the main terminals much more rapidly than before run-throughs existed, so the benefits are really twofold.

The important one really I think is on the service side of it and that is almost impossible to put a dollar figure on. It is a "take your choice" situation. On the cost-saving side of it we have figures on that but it is not possible at this time to come out with the benefit study that you suggest.

• 1055

Mr. Penner: Mr. Chairman, I find it very difficult to understand how you can talk about a saving if you are not aware of what the costs are going to be; this seems to be a contradiction. So far as service is concerned I do not see how changing a crew which takes a matter of minutes, I think they estimated about 10 minutes, is going to improve service. Frankly, I remain unconvinced and I am prepared to be convinced.

It seems to be very strange to talk about the fact that you estimated what the savings will be and yet, since the negotiation is not completed, you have no idea what the costs are going to be; it seems to me quite possible that the costs may be so astronomical that, in fact, there would not be any savings.

Mr. MacMillan: Mr. Penner, that is why we are not prepared to say today categorically that we are going to run through "X" point because we are able to make an approximate estimate of savings. We are able to fit the time saving, the service improvement into the general fabric of the railway, but we do not know what the attendant costs are going to

[Interpretation]

réaliserez des économies. J'aimerais que vous nous citiez des chiffres établis par nos experts en rentabilité sur ce que sera le coût pendant dix ans, s'il faut cette période. Est-ce que vous pouvez nous fournir de tels chiffres.

M. Spicer: Il est presque impossible de vous donner des chiffres à ce moment-ci tant que les négociations ne seront pas terminées. Nous savons approximativement ce que seront nos économies. Il y a une partie seulement des avantages gagnés qui sont des avantages économiques. Il y a une autre partie des avantages qui sont une amélioration des services pour les usagers du service de messagerie. Alors, il faut penser aux deux choses, nous épargnons de l'argent et nous fournissons un meilleur service, un service plus rapide dans des points terminaux centraux.

Il faut tenir compte de l'amélioration du service et, à ce moment-là, il est impossible de fixer un chiffre pour évaluer en chiffres l'amélioration du service. Quant aux épargnes, nous pouvons vous fournir ces chiffres, mais il est impossible de faire une étude de rentabilité de genre de celle que vous avez mentionnée.

M. Penner: Comment pouvez-vous parler d'une épargne si vous ne savez quels seront les coûts et quelles seront les épargnes que vous ferez. Il me semble y avoir là contradiction en ce qui concerne le service. Je ne vois pas comment le changement de personnel — il faut à peu près dix minutes pour ce relais — pourra améliorer le service.

Je me demande comment on peut parler d'économies. J'ai besoin d'être convaincu, alors que les négociations ne sont pas terminées et que vous ne savez pas quels seront les coûts définitifs. J'ai bien peur que les coûts seront tellement considérables qu'il n'y aura pas en fin de compte d'économies.

M. MacMillan: Voilà pourquoi nous ne pouvons citer de chiffres précis aujourd'hui et vous fixer de date limite. Nous ne pouvons faire que des évaluations approximatives de épargnes que nous ferons. Nous pouvons mentionner le temps que nous épargnerons et une amélioration du service qui résultera de modifications, mais nous ne pouvons pas

[Texte]

be until we have pursued negotiations and have determined how much money we are going to have to pay to relocate employees. It could be a major item and it could well be that any anticipated saving becomes illusory; in those circumstances we will not go on with it.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. I will yield.

The Chairman: Mr. Skoberg. Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: Could I just clarify the record a little bit. Mr. McCleave is gone but I mentioned the Halco organization, and I said it was a Nova Scotia Crown corporation which is correct. It is a Nova Scotia Crown corporation with 80 per cent contributed shareholding by the province and 20 per cent by the City of Halifax. I sort of left out my home town of the City of Halifax and I wanted to make sure they did not think I had forgotten them. Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, I notice you refer to the fact that you have a hard time recognizing UTU because you are a BRT man. Well being a BLFE man we can join hands in that direction with regards to UTU.

Mr. MacMillan: Certainly we can.

Mr. Skoberg: Maybe that is where we part company at this particular moment.

In regard to the question being asked by Mr. Penner concerning the Freedman Report I was most pleased to hear the Company officials and you, Mr. MacMillan, give credit to the report. I wonder if you could tell us whether or not the Canadian National at this particular time would wholeheartedly support the recommendations of the Freedman Report?

Mr. MacMillan: Mr. Vaughan is intimately familiar with this report.

• 1100

Mr. Vaughan: May I say that we are intimately familiar with the Freedman Report. We were on the Commission. What I did say was that we subscribe to the philosophy and

[Interprétation]

savoir quelles seront les économies tant que nous ne saurons pas, par exemple, quels seront les chiffres qui découleront des négociations, quels seront les montants que nous devrons verser pour la relocation d'employés. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous verrons si les épargnes que nous comptons faire ne seront que des illusions ou non.

M. Penner: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg. Monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Est-ce que je ne pourrais pas apporter quelques précisions. M. McCleave est parti, mais j'ai mentionné le nom de l'organisation Halco et j'ai dit qu'il s'agissait là d'une société de la Couronne de la Nouvelle-Écosse, ce qui est juste. Il s'agit bien d'une société de la Couronne de la Nouvelle-Écosse et 80 p. 100 des actions sont détenues par la province et 20 p. 100 par la ville de Halifax. J'ai oublié ma ville natale, la ville de Halifax. Je voulais simplement m'assurer qu'on ne croyait pas que je l'avais oublié. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur MacMillan, je vois que vous parlez du fait que vous éprouvez beaucoup de difficulté à reconnaître le syndicat des Travailleurs unis des transports et que vous êtes membres du BRT et alors nous sommes des frères à ce moment-là.

M. MacMillan: La chose ne fait aucun doute.

M. Skoberg: Mais lorsque vous mentionnez la TUT, nous ne faisons plus chemin ensemble. Je voudrais voir ce qu'il en est à l'égard du rapport Freedman. J'étais des plus heureux d'entendre les représentants de la compagnie et vous-même, entre autres M. MacMillan, reconnaître les mérites du rapport. Je me demande si vous ne pourriez pas nous dire si le Canadien National en ce moment appuierait vraiment les recommandations de M. Freedman en autant que les recommandations touchent les changements.

M. MacMillan: M. Vaughan connaît très bien la situation.

M. Vaughan: Nous faisons partie de la Commission, c'est pourquoi nous connaissons vraiment bien le rapport, mais j'ai dit que nous étions d'accord avec la philosophie et les

[Text]

the principles that he enunciates—which we do.

But just to answer the bald question whether we accept all the recommendations—all the recommendations embrace both the unions and the companies. His report, if you read it again, has to do with certain matters affecting seniority and seniority districts and things like that. We accept the philosophy but, you know, it should not be accepted just by us. We are prepared from time to time to talk to the unions about the changes in seniority, which we know they do not like to do. We think since the Freedman Report we have gone a long way in incorporating into our agreements the seven clauses dealing with technological change. As I say, this has been negotiated between the Company and the unions and we look upon this as an emanation from the Freedman Report and the study that he made.

There are certain things in it that go to both sides. He talks about the responsibilities of society, the levels of society and the levels of government, how the unions should deal with it, how the companies should deal with it. So it is more than just saying that the Company accepts it, but we do say yes, we accept the philosophy that it propounds.

Mr. Skoberg: And by accepting that philosophy, are you then agreeing that those areas affecting the working conditions of the employees, which should be in their domain as well as the company's, could be and should be included in collective agreements?

Mr. MacMillan: I think the best answer to that, Mr. Skoberg, is that we work on that philosophy. We discuss with our men working conditions and, for all practical purposes, all conflicts that they wish to raise. There are many examples of what has been accomplished pursuant to this. For example, our rest house program was all done under very intimate association with our men. I established a committee comprised of representatives of each of the running trades and the local management and they visited every rest house that we have on the system. They prepared a report regarding the condition of each one and collectively established a numerical priority. I think they gave them four classes. The ones which they put in the first class we immediately embarked upon a

[Interpretation]

principes énoncés. Nous sommes vraiment d'accord.

Pour répondre à cette question, est-ce que nous acceptons toutes les recommandations de ce rapport, toutes les recommandations comprennent les compagnies et les syndicats. Le rapport, si vous le relisez a trait à certaines questions touchant l'ancienneté et la priorité des régions.

Nous en avons accepté le principe, il ne suffit pas que nous l'acceptons. Nous sommes prêts de temps à autre à nous entretenir avec les syndicats quant aux changements à apporter à l'ordre d'ancienneté, ce qui leur répugne, nous le savons. Nous croyons que depuis la parution du rapport Freedman, nous avons fait beaucoup pour inclure dans nos conventions de travail les sept articles portant sur les changements technologiques. Je dois vous dire que cela a été négocié entre la compagnie et les syndicats et nous en attribuons la cause au rapport Freedman et aux études entreprises à cet égard par l'auteur.

Il y a certaines choses dans ce rapport qui avantagent les deux parties. L'auteur y parle des responsabilités de la société, des différents couches de la société, des différents paliers de gouvernement, comment doivent procéder les syndicats et les compagnies en de telles circonstances. C'est plus que de dire que la société l'accepte, mais il ne s'agit pas tout simplement de dire que nous l'acceptons, nous disons oui, nous acceptons la philosophie et les principes de ce rapport.

M. Skoberg: En acceptant cette philosophie, êtes-vous d'accord pour dire que ces secteurs qui affectent les conditions de travail des employés devraient aussi être de leur ressort et devraient être inclus dans les conditions de travail des conventions collectives?

M. MacMillan: La meilleure réponse à cela, monsieur Skoberg, est que nous y travaillons à cette philosophie. Nous discutons avec les employés des conditions de travail et à toutes fins pratiques, tout conflit qu'ils soulèvent. Il y a bon nombre d'exemples de ce que nous avons réalisé, à la suite de cela, entre autres le programme de maisons de repos, tout cela a été fait en étroite collaboration avec nos employés. J'ai mis sur pied un comité comprenant des représentants de chacun des métiers et des bureaux de gestion locaux et ils ont visité chaque maison de repos que nous avons. Ils ont préparé un rapport quant aux conditions et ensemble, ont établi des priorités numériques. Je pense qu'ils ont établi quatre catégories. Celles qu'ils ont placées dans la première catégorie ont été rem-

[Texte]

program to replace. I think they are all done and we now are working on the second class and things of this kind.

We have a new caboose. I am sure you are quite familiar with it. I do not know who designed it. What we did was collect ideas from our men. We put together a design and after that we gave it out and everyone had a go at it. We built a prototype, put it into service for a while, took a questionnaire from everyone using the caboose, and from that we went into a new caboose which has universal acceptance. We do not take all the credit for doing this. It was done in collaboration.

The same thing was true in the program we inaugurated for the installation of water coolers and for the installation of toilets on locomotives. So really what I am saying to you in a nutshell is that this is our policy.

Mr. Skoberg: I can appreciate the fact that there is more negotiation going on now than there has been in the past in regard to working conditions. It is still not, in my opinion, the fulfilment of what could be done but I think that will come.

What I am talking about is pensions and such things that are of immediate concern to the employees, their livelihood, their future, what they are worried about, their social needs, not so much their working conditions.

Do you believe, Mr. MacMillan, that possibly pensions, inasmuch as they are being contributed to by employees and employers, should be a negotiable item?

Mr. MacMillan: Well, that is a very good question. I have asked that myself several times in the last six months. I think the answer to it lies in the fact that in my personal enquiries, which are not official—talking to people that I know who are representatives of different classifications of our employees—I have found a lack of unanimity as to whether or not this is desirable by our men. If there could be an acceptance of the desirability we are quite prepared to talk about it. Of course one of the problems is that if we have 65 different agreements we cannot have 65 different pension plans, because this would be a chaotic condition.

Mr. Skoberg: We will not get into the pension very deeply. I think we will be seeing you about June 2 on that one.

I am wondering whether or not you would care to give the Committee your opinion whether or not you consider the CNR to be a

[Interprétation]

placées immédiatement. Maintenant nous en sommes à la deuxième catégorie.

Nous avons un nouveau wagon qui a été conçu, je ne sais trop par qui, mais nous avons essayé d'avoir des idées de nos employés. Nous avons donc conçu un wagon, nous l'avons fait distribué, tout le monde l'a étudié. Nous avons construit un prototype, nous l'avons mis en service pendant un certain temps, nous avons distribué un questionnaire à tous les employés qui ont utilisé ce wagon et le nouveau wagon que nous utilisons maintenant est accepté de tous. Nous ne nous accordons pas tout le crédit, mais cela a été fait en collaboration.

La même observation vaut pour le programme que nous avons inauguré pour l'installation de fontaines et de salles de toilette. Voilà notre politique.

M. Skoberg: Oui, je me rends compte qu'il y a beaucoup plus de négociations maintenant qu'il n'y en avait par le passé, quant aux conditions de travail. Mais à mon avis, ce n'est pas encore tout à fait ce qui pourrait être fait, mais enfin cela viendra.

Ce dont je vous parle, c'est essentiellement des pensions et choses de ce genre qui constituent la préoccupation immédiate des employés, leur gagne-pain, leur avenir, ils se préoccupent aussi de leurs besoins sur le plan social, non pas simplement de leurs conditions de travail. Croyez-vous, monsieur MacMillan, qu'il soit possible que les pensions, puisqu'elles sont alimentées par les employés et les employeurs, devraient faire l'objet de négociations?

M. MacMillan: Je me suis posé la question moi-même au cours des derniers six mois. La réponse, je crois, se trouve dans le fait, qu'à mon avis, à la suite des enquêtes que j'ai faites et qui ne sont qu'officieuses, je m'entretiens avec des gens qui représentent différentes catégories d'employés, il n'y a pas d'unanimité quant à savoir si cela serait souhaitable ou pas pour nos hommes. Si nos employés pouvaient accepter le fait que cela est souhaitable, nous sommes prêts à en discuter. Un des problèmes, c'est que si nous avons 65 conventions, nous ne pouvons pas avoir 65 régimes de pension différents, car ce serait alors le chaos.

M. Skoberg: Nous ne voulons pas approfondir la question des pensions, nous y reviendrons je crois le deux juin.

Je me demande maintenant si vous ne seriez pas prêt à faire connaître au Comité votre opinion sur la question suivante:

[Text]

public carrier serving the public in the national interest?

• 1105

Mr. MacMillan: I think the first part of the answer lies in the responsibilities which all railways have, they are common carriers, and although we had massive revisions of the legislation a year or two ago I do not think it got to the root of affecting our obligations as a common carrier. Therefore I suppose we are a public carrier—we are a public carrier. I do recognize that any massive corporation has public obligations. I think we have public obligations. I think any very large corporation has. I think there has been a change in the philosophy governing very large corporations in the last period of years. How long a period, I do not know—perhaps ten years.

Mr. Skoberg: Does your Company consider the National Transportation Act was passed solely for the purpose of the discipline of the balance sheet?

Mr. MacMillan: Well, no.

An hon. Member: That is not what it really says.

Mr. MacMillan: I do not think that was the reason for it being passed, no.

Mr. Skoberg: Well, could you possibly then suggest to me why Mr. Gonder, in one of his speeches not too long ago to the Sudbury and District Chamber of Commerce on March 5, suggested that the CNR must operate as though it were private enterprise and also that it must be considered as a discipline of the balance sheet? Do you subscribe to that philosophy or was Mr. Gonder expressing an opinion of his own at that particular time?

Mr. MacMillan: Well, I am not familiar with this speech of Mr. Gonder's, Mr. Skoberg. I think my answer to it is that our obligation to the owners, and the owners are the people of Canada, is to try to administer this property as efficiently and intelligently as we are able to do. Now that carries with it, I am sure, a connotation that we ought not to expend any money which we are capable of saving and that we ought to have a discipline of the operating accounts because I think that is a necessary part of it. I think that we have, going along with that, the responsibilities, certainly of any large corporation, to be aware of public interest, public positions on various matters as they arise, and there are occasions when this creates very difficult

[Interpretation]

Est-ce que vous trouvez que le National Canadien est un service de transport public qui dessert le public dans l'intérêt national?

M. MacMillan: La première partie de la réponse se retrouve dans les responsabilités qui incombent à toutes les sociétés de chemins de fer. Ce sont des services de transport publics et bien qu'il y ait eu une révision des lois il y a un an ou deux, je ne crois pas vraiment qu'on ait touché l'essence même de nos obligations en tant que service public. J'imagine que nous sommes vraiment un service public, et je reconnais que toute corporation a des obligations à l'égard du public. Nous en avons. Toute grande société en a. Je pense qu'on a quelque peu changé la philosophie qui régit ces grandes corporations depuis un certain nombre d'années. Depuis combien de temps, je n'en sais rien, peut-être 10 ans.

M. Skoberg: Est-ce que votre compagnie considère que la loi nationale sur les transports a été adoptée simplement pour mettre bon ordre au bilan?

M. MacMillan: Non.

Une voix: Ce n'est pas ce qu'on y dit.

M. MacMillan: Ce n'est pas pour cette raison que la loi a été adoptée, non.

M. Skoberg: Pouvez-vous alors me dire pourquoi M. Gonder dans un de ses discours, il n'y a pas tellement longtemps, discours qu'il a prononcé à la Chambre de Commerce du district de Sudbury le 5 mars, il a dit que le National Canadien devait être administré au même titre qu'une entreprise privée et qu'on devrait le considérer comme un exemple en matière de bilan? Souscrivez-vous à cette politique ou M. Gonder faisait-il part d'une opinion personnelle à cette occasion?

M. MacMillan: Je ne connais pas ce discours de M. Gonder, monsieur Skoberg. Ma réponse est que nos obligations envers les propriétaires, et les propriétaires, c'est la population du Canada, est de tâcher d'administrer cette propriété de la façon la plus efficace, de la façon la plus intelligente, dans la mesure de nos moyens. Cela signifie qu'on ne devrait pas dépenser de l'argent que nous pouvons épargner et que nous devrions aussi faire preuve de discipline dans nos frais d'exploitation parce que cela fait partie intégrante de nos opérations. Je pense que nous avons, de concert avec ces obligations, la responsabilité de toute grande corporation, celle d'être conscient de l'intérêt public, de l'opinion publique sur les questions qui se posent. Il

[Texte]

problems for the management of this Company. We try to administer the Company as responsible people, we try to avoid the creation of situations which are going to have an adverse impact on the public, we try to render the best service that we can for our customers, we try to follow a philosophy of attracting to our services as much business as it is possible to do, we like to think we do that business on an economic basis and that it is commercially attractive to the shipper.

Mr. Skoberg: To be very direct, Mr. MacMillan, I think you are aware of the fact that maybe more remuneration comes from the so-called central Canada area in your operations than from the East and to the West. The question I would like to have answered is whether or not you believe that the Canadian National, as a government railway and a Crown corporation, is responsible to every area of Canada and should not only spend their time and their desire in obtaining revenue for their balance sheet from central Canada; and whether or not the northland, the West, Newfoundland and the other areas of Canada should not have treatment and service provided to them by the Canadian National. We cannot expect it from the Canadian Pacific because it is privately owned. Possibly something can be done about that some day.

●1110

Mr. MacMillan: I think I take issue with your conclusion, your assumption. If you were to break these sections into manageable components, starting in the East, take Newfoundland, Canadian National was entrusted with the operation of the Newfoundland railways in 1949. Since that time we have expended a vast sum of money in reorienting the railway, upgrading it; we have spent a very substantial amount of money on the telecommunications system in Newfoundland. We are continuing to do so; we do this in the hope that by so doing we are providing better service to Newfoundland and we hope to attract more revenue to the railway in doing just that. The flow of traffic to Newfoundland is vastly greater than it was. We do not regard ourselves as having in any way neglected Newfoundland, nor having favoured Central Canada over Newfoundland. The same is true of the Maritimes; the same is true of the ferry services which we conduct from the mainland to Newfoundland and Prince Edward Island.

In central Canada the fact is that I do not think we spend as much time thinking about

[Interprétation]

arrive à l'occasion que cela engendre des problèmes assez délicats pour l'administration de cette compagnie. Nous essayons d'administrer la compagnie de notre mieux, nous essayons d'éviter de créer des situations qui pourraient avoir des conséquences néfastes auprès du public, nous essayons de donner les meilleurs services possibles à nos clients, nous essayons de suivre une philosophie visant à attirer vers nos services le plus d'affaires possibles, nous aimons croire que nous faisons ces affaires sur un plan de rentabilité et que cela est également alléchant pour l'expéditeur.

M. Skoberg: Sans ambages, Monsieur MacMillan, je crois que vous êtes au courant du fait que vous faites de meilleures affaires dans le centre du Canada que dans l'Est ou dans l'Ouest. La question que je veux poser est la suivante: croyez-vous vraiment que le National Canadien en tant que compagnie de chemin de fer du gouvernement et société de la Couronne est comptable à toutes les régions du Canada et ne devrait pas tout simplement passer son temps à obtenir des revenus pour son bilan du Canada central et est-ce qu'il ne doit pas aussi tenir compte du nord, de l'ouest et de Terre-Neuve, et des autres régions du Canada qui devraient être desservis par le National Canadien. Ils ne peuvent s'en remettre au Pacifique Canadien parce qu'il s'agit d'une propriété privée. Peut-être pourra-t-on remédier à cette situation un jour.

M. MacMillan: Je pense que nous pouvons nous en prendre à vos conclusions. Si on établit des régions sur le plan administratif. Prenez Terre-Neuve. Le Canadien national a eu la responsabilité des chemins de fer de Terre-Neuve, en 1949. Depuis lors, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour réorienter, améliorer les chemins de fer. Nous avons dépensé des sommes considérables pour le service de télécommunications, à Terre-Neuve. Nous faisons toujours cela. Nous le faisons dans l'espoir qu'en ce faisant, nous assurerons un meilleur service à Terre-Neuve, et nous espérons ainsi obtenir plus de revenus pour les chemins de fer. La circulation, à Terre-Neuve, est beaucoup plus grande qu'elle ne l'était. Nous ne croyons pas avoir négligé Terre-Neuve, ou encore avoir favorisé le Canada central par rapport à Terre-Neuve. La même observation vaut pour les Maritimes, ou encore les services de transbordement que nous avons du continent à Terre-Neuve, et à l'Île-du-Prince-Édouard.

Dans le Canada central, je ne crois pas que nous passions autant de temps à réfléchir sur

[Text]

this section of the country as we do about the remainder. You know of course of the very extensive trackage we have built through northwestern Canada in the last 10 to 15 years. The question of trackage extension in that part of the country is one that is before us almost all the time. We have done everything we could to foster the development of these parts and we continue to do so. Similarly in the British Columbia area.

Mr. Skoberg: We could go through what has been done by the Canadian National in the various areas but I am still wondering whether the philosophy of the Canadian National is not pointed directly to the balance sheet only and not to the service and social needs of the people of Canada; but that could be an argument for a lengthy discussion.

Mr. MacMillan, we have heard about the economic development of the various areas of Canada. We know what the Minister of Regional Development, Mr. Marchand, suggests on economic development. In your opinion, do you believe there could be effective economic development in any depressed area of Canada without an efficient transportation rail service and highway naturally too? In a lot of places we are ripping out rail lines in depressed areas and at the same time we are pouring millions of dollars into the areas trying to bring them up out of the depressed state they are supposed to be in.

Mr. MacMillan: I think you are proceeding on the basis of asking me whether or not regional development can take place in the absence of an efficient transportation system. I accept that; I think this is basic. I do not accept without qualification the necessity for that type of service to be provided by rail in each instance because there are developments in which it is more intelligent, more in the general public interest that we have a rail-head principle and make the pick-up or the distribution by highway—and the highway system does exist—using the various intermodal opportunities which we have today to bring the traffic to the railhead or to distribute from the railhead.

There are some products, you know them as well as I do, which do generate a great deal of wealth, but are not large, not bulky and they can be moved by highway and in some cases by air most efficiently; and when the need to move it by rail arises, historically, we have been there.

[Interpretation]

ce secteur du pays que nous le faisons pour le reste du pays. Vous savez bien entendu que nous avons aménagé de nombreuses voies ferrées au cours des 10 à 15 dernières années. Le prolongement du réseau dans ces régions du pays est une question dont nous sommes presque toujours saisis. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour promouvoir le développement de ces régions et il en va de même aujourd'hui en Colombie-Britannique.

M. Skoberg: Nous pourrions revenir sur ce que la National Canadien a fait dans les différentes régions, mais je me demande toujours si la politique du National Canadien n'est pas orientée en fonction du bilan et non pas suivant les services et les besoins requis par la population du Canada, mais cela pourrait donner lieu à une longue discussion.

Monsieur MacMillan, nous avons entendu parler du développement économique des différentes régions du Canada. Nous savons ce que le ministre du Développement régional, M. Marchand, propose en ce qui a trait au développement. Croyez-vous, à votre avis, qu'il puisse y avoir un développement économique valable dans une région défavorisée sans un bon service ferroviaire et aussi un réseau routier? En de nombreux endroits, nous retirons les voies ferrées des régions défavorisées tout en y versant des millions de dollars afin de les tirer du marasme dans lequel elles se trouvent.

M. MacMillan: Je crois que vous me demandez si oui ou non, le développement économique et régional peut se faire en l'absence d'un réseau de transports efficace. Je crois que cette question est fondamentale. Je n'y souscris tout de même pas sans apporter des précisions. La nécessité d'un tel service ne signifie pas nécessairement que le chemin de fer soit indispensable partout, car il est des développements pour lesquels il est plus rationnel, plus en accord avec l'intérêt public que nous ayons une tête de ligne et que nous fassions la cueillette et la distribution par réseau routier, et ce service existe, en utilisant aussi les différents modes de transport qui s'offrent à nous aujourd'hui pour amener le trafic au terminus ferroviaire, ou pour le distribuer à partir du terminus ferroviaire.

Il y a certains produits que vous connaissez, tout comme moi, qui engendrent beaucoup de richesses, mais qui ne sont pas très encombrants et qui peuvent être transportés, par route, et à l'occasion, par air, et cela de façon très efficace. Lorsque le besoin se présente de le transporter par chemin de fer, historiquement, nous ne nous sommes jamais dérobés.

[Texte]

• 1115

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I will conclude this round by going back to the Freedman Report. I understand from your answers to Mr. Penner that you are not aware of how much it will cost for disruption of homes and the likes of that for any run-through point. Did you say there has not been a cost-benefit study as yet?

Mr. MacMillan: They are not completed, no.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me why the Canadian National tried to ram through a runthrough when they did which caused a disruption of service at that particular time, at the creation of the Freedman Report, if you had not completed the cost-benefit study in so far as the benefits to the company are concerned.

Mr. MacMillan: Are you talking about the previous run-through or what we are talking about today?

Mr. Skoberg: Had you a cost-benefit study previously to the Freedman Report?

Mr. MacMillan: Yes, if you look at the Freedman Report you will see there was a great deal of time spent on the savings, that extending the crew run would arise per se from running through Nakina. That was analysed by Mr. Justice Freedman and his own people; the Report contains what he called cost-savings arising from a specific run-through. On what the gentlemen have said today in negotiating now with the unions, we know what the cost-saving would be, but you have to lay against that all the specific demands the unions are going to make and then finally when the agreement arises about the acceptance or the rejection of those demands, you lay that total against what the cost...

Mr. Skoberg: You will be upgrading the previous cost-benefit studies in line with the future demands.

Mr. MacMillan: It has not changed very much in today's traffic movement. That is five, six years ago, was it not?

Mr. Skoberg: Yes. Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, looking through your financial statement I do not see anything

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président, je terminerai cette discussion en revenant au rapport Freedman. Si je comprends bien, à la suite des réponses que vous avez fournies à M. Penner, vous ne savez pas vraiment ce qu'il en coûtera en expropriations pour chaque endroit où vous passerez. Avez-vous dit qu'il n'y avait pas encore d'étude de rentabilité?

M. MacMillan: Ce n'est pas terminé.

M. Skoberg: Alors, pourriez-vous nous dire pourquoi le National Canadien a tenté de construire une ligne directe lorsque cela entraîne une interruption du service, lors de la parution du rapport Freedman, si l'étude de rentabilité n'était pas encore terminée?

M. MacMillan: Voulez-vous parler de la ligne directe précédente ou de ce que nous discutons aujourd'hui?

M. Skoberg: Est-ce que vous avez fait des études de rentabilité avant la parution du rapport Freedman?

M. MacMillan: Oui. Si vous étudiez le Rapport Freedman, vous pouvez vous rendre compte que nous avons soigneusement étudié le poste des épargnes que nous pourrions réaliser, que passer par Nakina signifiait une économie de personnel. L'honorable Juge Freedman et ses employés ont analysé ces faits, et le rapport comprend ce qu'il appelle une réduction de frais qui découle de ces services directs. A propos de ce qu'on a dit aujourd'hui au cours des négociations avec les syndicats, nous savons quelles sont les épargnes quant au coût, mais il faut aussi les étudier en regard des demandes particulières des syndicats, et ensuite, lorsque nous en arriverons à une tentative quant à l'acceptation ou au rejet de ces demandes, il faut comparer ce total au coût...

M. Skoberg: Vous allez simplement remettre à jour les études de rentabilité précédentes en fonction des exigences futures.

M. MacMillan: Elles n'ont pas tellement changé quant au trafic actuel. Et elles remontent à 5 ou 6 ans, n'est-ce pas?

M. Skoberg: Oui, merci.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: En parcourant vos états financiers, je ne vois rien de si mauvais là-dedans.

[Text]

bad about it; I think it is excellent. First of all you have property investment of over \$4.5 billion. On the other side you have a long-term debt of close to \$2 billion and you have share equity owned by the Government of Canada of close to \$2 billion. If any business financial statement showed it that way, I think that the company would be in an excellent condition to borrow.

I would like to continue on the line of questioning that Mr. Trudel started before, concerning your Canadian National 20-year bond issue of \$70 million in which you paid, I believe out of your pockets if I can use that word, \$20.5 million while the Canadian government advanced \$50 million. Will the \$50 million remain in your books as an advancement or will it be wiped off?

Mr. MacMillan: No, it moves from the specific item of bond issue outstanding in the hands of the public to form part of the general loans advanced by the Minister of finance to the Railway under the Refunding Act. It moves from one part of the tabulation into another part. What appeared originally as a \$70 million issue, by virtue of our having paid off \$20 million, the remaining \$50 million shows up as an addition to the advances from the Department of Finance.

• 1120

Mr. Rock: As you have expanded \$4.5 billion on properly do you not feel these advancements should be replaced by equity by increasing your shares? I think this would show a better financial situation; it would show your property value in comparison to equity and your debt decreasing. I am suggesting this because I feel the amount of equity you have in comparison to the worth of the company is very small. I would like to know what your comments would be on that.

Mr. MacMillan: My personal comment is that that would be a pretty good idea, but we are not free agents in this matter, as I am sure you know.

Mr. Rock: But do you not feel that your equity in comparison to the worth is very, very small?

[Interpretation]

Je crois même que c'est excellent. Tout d'abord, vous avez un investissement immobilier de plus de 4 milliards et demi. D'autre part, vous avez une dette à long terme de près de 2 milliards. Il y a les actions ordinaires du gouvernement canadien, près de 2 milliards de dollars. Si les états financiers d'une entreprise commerciale étaient tels, je crois que cette société pourrait facilement se permettre d'emprunter.

Je voudrais poursuivre la discussion dans le sens des questions de M. Trudel, quant à votre émission d'obligations de 70 millions de dollars pour 20 ans, pour laquelle vous avez payé, à même vos bénéfices, si on me permet cette expression, \$20,500,000, alors que le gouvernement canadien a avancé 50 millions. Ces 50 millions figureront-ils à titre d'avance ou seront-ils absorbés?

M. MacMillan: Non, cela passe de ce poste précis de l'émission d'obligations aux mains du public, pour s'intégrer aux prêts généraux consentis par le ministre des Finances aux chemins de fer, en vertu de la Loi sur le remboursement. Cela passe donc d'un poste du bilan à un autre poste. Ce qui figurait comme une émission de 70 millions de dollars, du fait que nous en avons remboursé 20 millions, le reste, soit les 50 millions, est inscrit et vient de s'ajouter aux avances du ministère des Finances.

M. Rock: Puisque vous avez dépensé 4 milliards et demi en biens immobiliers, ne croyez-vous pas que ces avances devraient être remplacées par des actions et que vous devriez augmenter le nombre des actions? Je crois que cela donnerait lieu à une meilleure situation financière; les biens immobiliers en comparaison des parts et de la dette seraient réduits. Je me permets de faire cette suggestion car j'estime que le montant de vos actions comparé à la valeur de la société est plutôt restreint. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, et la dette diminuerait. C'est une simple suggestion que je fais, parce que je suis d'avis que l'avoir que vous avez ici, comparativement à la valeur de la compagnie, c'est plutôt faible. C'est une simple suggestion que je fais. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. MacMillan: Ce serait une excellente idée en ce qui me concerne, mais nous ne sommes pas des agents libres en la matière, vous le savez.

M. Rock: Ne croyez-vous pas que votre avoir, comparativement à la valeur, est proportionnellement très faible?

[Texte]

Mr. MacMillan: It is about a 50-50 basis today. There are many corporations working on a much higher equity participations than ours... 60, 40, 70, 30—but this is the way this one is.

Mr. Rock: It seems that you will have a problem in January, and in December, 1971. You have the 2.875 per cent Canadian National 21-year bonds, \$40 million, and \$184 million at 5.5 per cent which will be coming due. Will you be renegotiating a new bond issue at the high interest rates that prevail today or will you try to make the same type of a deal that you made with the federal government?

Mr. MacMillan: The practice which has been followed for several years now is that when we have a maturity facing us we enter into discussions with the government on the means which ought to be adopted to refinance them. From that has evolved, again, a practice in recent years of the government putting us in necessary funds with which to make the redemption and we negotiate an interest rate with the finance people which on a short-term 5-year basis. Again, in this particular case, those items will move down from the top of the statement to the bottom.

Mr. Rock: I will end by again stating that I think the federal government should replace this by equity.

Mr. MacMillan: Thank you.

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: I would just like to put a few brief questions to Mr. MacMillan.

In your opening remarks, Mr. MacMillan, you mentioned the net incomes for the three years 1967, 1968 and 1969 but you did not mention the corresponding deficits. You mention a \$24 million deficit in 1969.

Mr. MacMillan: In 1968 it was just under \$30 million.

Mr. Peddle: And 1967?

Mr. MacMillan: In 1967 it was \$35.8 million.

Mr. Peddle: So it would seem that the deficit is right under control and is being brought down considerably each year.

Mr. MacMillan: That has been the objective.

Mr. Peddle: I am sure the discontinuation of the passenger service in Newfoundland did

[Interprétation]

M. MacMillan: La moyenne est d'environ 50-50. Aujourd'hui, il y a bon nombre de corporations qui ont un avoir plus élevé, 60-40, 70-30 mais c'est là notre manière.

M. Rock: Il me semble que vous aurez un problème au mois de janvier 1971 et au mois de décembre 1971. Vous avez un intérêt de 2.875 p. 100 pour les obligations du National-Canadien à 21 ans, d'une valeur de 40 millions et 5.5 p. 100 pour plus de 184 millions qui viendront à échéance alors. Est-ce que vous renégocierez une nouvelle émission d'obligations à un taux d'intérêt élevé, comme c'est le cas de nos jours, ou essaieriez-vous d'avoir une entente avec le gouvernement fédéral?

M. MacMillan: La pratique que nous suivons depuis plusieurs années maintenant, c'est que lorsqu'il y a une échéance, nous avons des entretiens avec le gouvernement quant aux moyens que nous devrions prendre pour trouver les fonds nécessaires. Ainsi, le gouvernement, au cours des dernières années, nous a fourni les fonds voulus pour le rachat des titres. Nous négocions le taux d'intérêt avec les représentants du ministère des Finances. Nous négocions à court terme, pour une période de cinq ans. Une fois de plus, dans ce cas-ci, ces postes passeront du haut du bilan au bas du bilan.

M. Rock: Je terminerai une fois de plus en disant que je crois que le gouvernement fédéral devrait remplacer cela par un avoir.

M. MacMillan: Merci.

Le président: Monsieur Peddle.

M. Peddle: Je voudrais poser quelques questions très brèves à M. MacMillan. Dans votre déclaration, au début, monsieur MacMillan, vous avez parlé du revenu net pour les années 1967-1968 et 1969. Mais les déficits correspondants ne sont pas mentionnés dans votre déclaration. Vous avez parlé d'un déficit de 24 millions de dollars en 1969.

M. MacMillan: En 1968, il était d'un peu moins de 30 millions.

M. Peddle: Et en 1967?

M. MacMillan: 35.8 millions.

M. Peddle: Il semblerait donc que le déficit est sous contrôle et est qu'il amoindrit chaque année.

M. MacMillan: C'est là notre objectif.

M. Peddle: Je suis sûr que la discontinuation des services de voyageurs à Terre-Neuve

[Text]

not account for all this. What particular methods are you using to bring this deficit down so drastically?

Mr. MacMillan: I like to think we concentrate more on the revenue side. I think the proof of the success of that has been the fact that our revenues have continued to climb. They have followed an upward scale quite consistently for the last several years. I feel this is a reflection of an aggressive marketing policy and bringing to the Canadian National property more business and a greater share of the transportation market than we previously enjoyed.

On the other side of the balance sheet, starting from a vantage point of more revenue, we have endeavoured to operate the property as efficiently and as intelligently as we could, and these small gains that have been achieved year after year are the reflection of a great multitude of different reasons, a lot of them on the revenue side and a lot of them on the expense side.

• 1125

Mr. Peddle: Would it be fair to say more general balance sheet consciousness?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Peddle: The proposed new central distributing centre in central Newfoundland has been under consideration for some years. It was a pretty widely known fact that this was to be established near the town of Grand Falls. I understand now that there has been some rethinking on this, some political pressures applied, and there is still really no firm decision on this. Mr. Macdougall, your Eastern Vice-President referred to this question in a speech in early April in St. John's but he still gave no definite decision. He more or less inferred in his remarks that it was now a provincial government matter. I quote in part from his speech:

In central Newfoundland the provincial government is examining the possibility of creating a new central distributing centre.

Might I ask what the decision of CN is on this, or if a decision in fact has been made?

Mr. MacMillan: A decision has not been made in fact as yet. But actually the situation in a nutshell is that we have these two centres, which are very close together, and Bishop's Falls traditionally has been the railway centre. From an operational point of view it shall remain the railway centre. Express traffic is provoked in larger measure by the com-

[Interpretation]

y a contribué. Mais comment pouvez-vous abaisser ces déficits de façon aussi radicale?

M. MacMillan: Nous nous concentrons plutôt sur l'aspect «revenu». Je pense que la preuve du succès vient du fait que nos revenus ont continué à augmenter. Ils suivent une tendance à la hausse qui se maintient depuis ces dernières années. Et je suis d'avis que cela se trouve à refléter une politique agressive de commercialisation et fournit au National-Canadien une plus grande part des marchés du transport que ce que nous avions auparavant. D'autre part, avec ces revenus additionnels, nous avons aussi essayé de fonctionner le plus efficacement possible et de la façon la plus intelligente possible. Ces gains que nous avons pu réaliser, année après année, se trouvent à refléter tout l'ensemble des différents motifs dont bon nombre doivent être classés sous la rubrique «revenus» mais aussi sous la rubrique «dépenses».

M. Peddle: Vous êtes plus conscients du bilan.

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Peddle: On étudie depuis un certain nombre d'années un projet de centre de distribution à Terre-Neuve. On savait que cela devait être aménagé près de la ville de Grand Falls. Si je comprends bien, maintenant, on y repense. Il y a des pressions politiques qui sont impliquées et il n'y a pas eu de décision ferme de prise là-dessus. M. MacDougall, votre vice-président pour l'est du Canada, en a parlé dans un discours qu'il a prononcé au début d'avril à Saint-Jean mais il ne nous a pas fait part d'une décision définitive. Il a ni plus ni moins laissé entendre qu'il s'agissait d'une question relevant du gouvernement provincial. Je cite le discours:

...le gouvernement provincial est en train d'étudier la possibilité d'aménager un nouveau centre de distribution dans la région centrale de Terre-Neuve.

Pourrais-je demander quelle est la décision du National-Canadien à ce propos, ou est-ce que vous avez pris une décision?

M. MacMillan: Nous n'avons pas encore pris de décision. Mais voici la situation: nous avons deux centres qui sont très rapprochés l'un de l'autre. Comme vous le savez, Bishop's Falls, a toujours été le centre ferroviaire. Sur le plan opérationnel, cela demeurera le centre ferroviaire. Le trafic des messageries est engendré dans une grande mesure

[Texte]

munity of Grand Falls. People concerned only with that part of the business were interested obviously in locating the terminal in Grand Falls. There immediately arose a great deal of interest in whether this would be located in Bishop's Falls or in Grand Falls.

It is not a matter for the disposition or the determination by the provincial government. I think Mr. Macdougall was perhaps a wee bit misquoted when he was quoted as you did just now.

Mr. Peddle: If you excuse me, this is a copy of Mr. Macdougall's speech from his office. So, he was not misquoted.

Mr. MacMillan: What he had in mind there was that the provincial government, in an endeavour to bring about the advantages of this centralized installation, was working on a proposal to create a central distribution centre, which I think is somewhere between the two and more or less contiguous to the Trans-Canada Highway, which is a necessary part of the whole operation.

Mr. Peddle: But it is a fact that formerly the decision was practically made, because I happen to know there were options taken on property in Grand Falls and so on.

Mr. MacMillan: Oh yes.

Mr. Peddle: Do you mean that some of your people concerned with one aspect, the population area of Grand Falls, made that decision without considering all the other aspects?

Mr. MacMillan: Well, I do know that when Mr. Macdougall personally interested himself in the problem, and he had just gone there at that time, he had the whole question re-examined and the activity that is going on today is as a result of that re-examination.

• 1130

Mr. Peddle: But there is still no decision?

Mr. MacMillan: To my knowledge, no.

Mr. Peddle: On another subject, do you know of any plans to replace the vessel, *Patrick Morris*, which was sunk recently?

Mr. MacMillan: There is very intensive discussion this week on what the remedy is. My understanding is that something is required to be done and will be done. I cannot tell you the exact details.

Mr. Peddle: But it would be fair to say that freight shipments would be considerably slowed down to, through and from Newfoundland if this were not replaced?

[Interprétation]

par la collectivité de Grand Falls. Les gens qui ne se préoccupent que de cet aspect de l'entreprise étaient intéressés, de toute évidence, à aménager ce centre de distribution à Grand Falls. On s'est alors vraiment intéressé à savoir si le centre se trouverait à Bishop's Falls ou à Grand Falls. Ce n'est pas une question qui doit être décidée par le gouvernement provincial. Je pense que M. MacDougall n'a pas été cité à bon escient lorsque vous le citez comme vous venez de le faire.

M. Peddle: Je m'excuse mais c'est une copie du discours de M. MacDougall que j'ai obtenue de son bureau. Il n'a pas été cité à mauvais escient.

M. MacMillan: Ce à quoi il songeait, c'est que le gouvernement provincial, en essayant de profiter des avantages de cet aménagement central, étudiait une proposition en vue de créer un centre de distribution contigu à la route transcanadienne qui fait nécessairement partie intégrante de tous ces projets.

M. Peddle: Mais c'est un fait que, autrefois, ces décisions avaient été prises. Je sais pertinemment qu'il y a eu des options de prises sur des propriétés à Grand Falls et ainsi de suite.

M. MacMillan: Oui.

M. Peddle: Et vous dites que certains de nos employés, préoccupés par l'aspect population de Grand Falls ont pris ces décisions sans tenir compte des autres aspects?

M. MacMillan: Je sais que lorsque M. MacDougall s'est intéressé personnellement à cette question, il s'y est rendu alors. Il a demandé que toute la question soit repensée. Et toute l'activité présente découle de cette étude.

M. Peddle: Mais il n'y a pas eu de décision de prise encore?

M. MacMillan: Pas à ma connaissance.

M. Peddle: Savez-vous si on a fait le projet de remplacer le *Patrick Morris* qui a sombré récemment?

M. MacMillan: Il y a eu des discussions intenses cette semaine pour déterminer quelle serait la solution. Il faut faire quelque chose et nous ferons quelque chose. Je ne peux vous communiquer plus de détails.

M. Peddle: Mais les expéditions de marchandises seront considérablement réduites à partir de Terre-Neuve, tant que la solution n'aura pas été trouvée.

[Text]

Mr. MacMillan: Well, I can tell you that we do not have any intention of letting the service deteriorate, and you know that there have been people scouring the world to try to find an immediately available replacement vessel.

Mr. Peddle: Are there any plans to make available additional passenger and automobile facilities for this season, bearing in mind there was a considerable shortage of these facilities last summer which resulted in literally thousands of tourists, and so on, being frustrated and unable to visit Newfoundland as a result?

Mr. MacMillan: I have seen the ship allocations but I am not able at the moment to answer your question. Perhaps one of my associates can do so. Are you familiar with this, Mr. Spicer?

Mr. Spicer: Not completely, but before the tragedy of the *Patrick Morris*, in rescheduling and recycling of the ships they felt that the service that could be offered this year would meet the peaks and that the service would be better than it was last year. The *Patrick Morris* has caused a problem; there is no question about that.

Mr. Peddle: But I understand, sir, that the *Patrick Morris* did not carry passengers nor automobiles.

Mr. Spicer: No, but it carried freight and it also allowed us to divert the other ships.

Mr. Peddle: I understand. Now Mr. MacMillan, I agree with you when you say telecommunications, freight services and ferry service across the Gulf have improved immeasurably since your company took over. I agree with that, but do you maintain that the replacement of the rail service with the bus service has in fact upgraded passenger service in Newfoundland?

Mr. MacMillan: It has had more acceptance by the travelling public, if we can take the statistics of use as any criterion.

Mr. Peddle: Are there any plans by CNR to really go into the bus business in Newfoundland, apart from just following the rail line as they are doing now? I just had the comment, and a lot of people agree with me, that this seems like a very temporary replacement of a service that served the people for just about 100 years. It is the type of thing that looks as if any morning at all the CN might decide, let us sell the 20 buses, that is the only invest-

[Interpretation]

M. MacMillan: Nous n'avons pas l'intention de laisser le service se détériorer. Nous savons qu'il y a des gens qui parcourent le monde pour essayer de trouver un navire qui pourrait faire l'affaire.

M. Peddle: Est-ce qu'on va prévoir davantage de places pour les passagers et les automobiles cette saison, étant donné qu'il y a eu pénurie de ces places l'année dernière? Il y a des milliers de personnes qui ont été frustrées et qui n'ont pu visiter Terre-Neuve parce qu'il n'y avait pas les installations nécessaires pour les transporter.

M. MacMillan: J'ai vu les attributions pour les navires mais je ne puis vous donner de réponse à ce moment-ci. Peut-être que l'un de mes collègues pourrait répondre. M. Spicer?

M. Spicer: Je ne connais pas toute l'ampleur de la question, mais avant la tragédie du *Patrick Morris*, on croyait que le service qui serait offert cette année permettrait de transporter le trafic qui se présenterait et que la situation serait meilleure que l'année dernière. Il est évident que l'affaire du *Patrick Morris* nous cause des problèmes.

M. Peddle: Le *Patrick Morris* ne transportait pourtant ni passagers ni automobiles.

M. Spicer: Il transportait des marchandises, ce qui nous permettait d'affecter à d'autres tâches les autres navires.

M. Peddle: Je comprends. Monsieur MacMillan, je suis d'accord quand vous dites que les télécommunications, les services de messagerie et les services de traversier se sont améliorés dans le Golfe depuis que votre compagnie en a pris charge. Je suis d'accord, mais continuez-vous à soutenir que le remplacement du service par rail par un service d'autobus a amélioré les services à Terre-Neuve?

M. MacMillan: Oui, le public voyageur utilise davantage ce service, si l'on peut utiliser ces statistiques comme critère.

M. Peddle: Est-ce que le CN veut se lancer dans l'exploitation des services d'autobus à Terre-Neuve? Il me semble que la solution actuelle est une solution temporaire vu que les services par rail ont desservi ces personnes pendant environ 100 ans. Est-ce que le CN ne voudra pas faire les adaptations nécessaires? Il n'y a pas eu d'adaptation des stations de chemin de fer, il n'y a pas d'abris. On voit bien que c'est là un service tempo-

[Texte]

ment we have, and let us get out. There have been no adaptations made, they are operating from railway stations that have not been adapted, no shelters have been built. It just seems like a very makeshift service. Could you comment on that, sir.

Mr. MacMillan: I think that was the order. I think we were ordered to operate the buses in lieu of the train. Therefore, it put us from station to station. There have been discussions about enlarging the service but then, of course, as soon as we do that we run headlong into the chap who has been operating a small bus service from point "A" to point "B" and we are in trouble with him. I could tell you a couple of instances in which this has, in fact, already arisen. There is nothing in the assumption that we are likely to fold it up overnight.

Mr. Peddle: It just looks that way.

Mr. MacMillan: Well, it might look that way but that is because people are looking for anything pertaining to the buses, I think. The buses have had, as I say, widespread acceptance by virtue of the number who have used them.

• 1135

Mr. Peddle: Yes, by virtue of the fact that there is no alternative. We have a coast line going north, for instance, of 400 miles so people who want to use your buses have to travel by any means that they can find to come down that 400 miles from the northern tip to join a bus. I fully appreciate that right now you could not put buses on that road but there are plans to have it paved.

Regardless of what small operators might be a little hurt by it, will the CNR not consider if they are going to be in the bus service in Newfoundland, be in the bus service...

Mr. MacMillan: Oh yes, we will certainly consider that.

Mr. Peddle: ...and give service to the people? Right now we are just following the rail line the same as the train did. I do not think there are any further questions that I can think of, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. MacMillan, according to this book CNR are co-partners with the Halterm Limited in Halifax, which is a container terminal. What was the reason for becoming a partner?

Mr. MacMillan: The basic reason was to help along the development of containers. We

[Interprétation]

raire et d'occasion. Pourriez-vous nous donner votre avis à ce sujet.

M. MacMillan: Nous avions des ordres auxquels il fallait obéir. On nous a dit d'exploiter les services d'autobus au lieu des trains, de station à station, et c'est ce que nous avons voulu faire. Il y a eu des discussions quant à améliorer les services, mais à ce moment-là, nous faisons concurrence aux petits entrepreneurs qui exploitent un service d'autobus entre le point A et le point B. Cela cause des problèmes, et je me rappelle d'au moins deux cas où cela s'est produit. Il ne faut pas croire que nous allons éliminer le service rapidement.

M. Peddle: Oui, mais il semble que vous allez faire cela.

M. MacMillan: Les autobus semblent avoir été très bien acceptés, si l'on peut se fier au nombre des usagers.

M. Peddle: Oui, mais ils n'ont pas d'autre choix. Il y a une route le long de la côte, longue de 400 milles, et qui va vers le Nord. La personne qui veut voyager en autobus doit faire ces 400 milles par toutes sortes de moyens pour enfin arriver à prendre l'autobus. Je sais que vous ne pouvez pas mettre des autobus tout le long de cette route, il faut faire des détours, car elle n'est pas macadamisée, mais est-ce que le CN ne va pas se lancer dans le service complet à Terre-Neuve, peu importe les petits entrepreneurs qui seraient touchés?

M. MacMillan: Nous envisageons de le faire.

M. Peddle: Et desservir la population? Actuellement, vous suivez les voies établies par le chemin de fer. Je ne pense pas avoir d'autres questions, monsieur le président.

Le président: M. Portelance.

M. Portelance: D'après ce livre, le CN est copartenaire avec le Hollerm Limited à Halifax pour le service de container. Pourquoi le CN s'est-il lancé dans cette entreprise en tant que partenaire?

M. MacMillan: Tout d'abord pour encourager l'utilisation des containers. Nous suivons

[Text]

have followed this policy every place that we have had an opportunity to do so. We did the same thing, perhaps in a wee bit different manner, at Montreal. We have a similar program under development in Vancouver. We have endeavoured to make similar arrangements in Saint John, New Brunswick and we will do so at any place where there is an opportunity.

Mr. Portelance: Did you say that you have a similar arrangement in Montreal?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Portelance: Concerning the Dart Containerline coming into Halifax, do they have special rates with CNR for transporting these containers inland?

Mr. MacMillan: Yes; it is an agreed published rate for the movement of containers.

Mr. Portelance: Would the MFRA apply to these arrangements?

Mr. Vaughan: No, no; not on what you call export-import traffic.

Mr. MacMillan: The MFRA, as I remember it, applies only to export traffic which originates within the select territory, and this does not. It is imported from Europe or across the Atlantic into Halifax and moves into Central Canada.

Mr. Portelance: So to anything coming in that is international, MFRA does not apply.

Mr. Vaughan: I am sorry; I think it meant that the export traffic does not apply on that movement.

Mr. Corner: No, not unless it arises in the select territory.

Mr. Vaughan: To clarify the answer—and we have to check this—to the import traffic at Halifax, whatever manner or kind of traffic it is, moving through the so-called select territory, MFRA would apply up to the Lévis Diamond junction.

Mr. Portelance: Do you mean that to goods coming in from overseas to Halifax, to be transport inside Canada, MFRA applies?

Mr. Vaughan: For that portion of what you call a select territory, which is from a terminal point in Halifax to what they call the Lévis Diamond junction across from Quebec City.

[Interpretation]

cette politique, à chaque endroit où nous pouvons le faire. Peut-être l'avons-nous fait d'une façon différente à Montréal, mais nous avons également un programme semblable en voie de réalisation à Vancouver. Nous avons tenté de passer des ententes semblables à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Nous allons le faire à tous les endroits où nous aurons l'occasion de le faire.

M. Portelance: Vous avez des ententes semblables à Montréal?

M. MacMillan: Oui.

M. Portelance: Le service de *Dart Containerline*, qui vient à Halifax existe-t-il en vertu d'une entente spéciale avec le CN pour transporter les containers sur terre?

M. MacMillan: Oui, il y a un tarif sur lequel on s'est mis d'accord et qui est publié pour le transport des containers.

M. Portelance: Est-ce que le tarif du transport maritime s'appliquerait à cette entente?

M. Vaughan: Non, pas en ce qui concerne le trafic d'importation et d'exportation.

M. MacMillan: Le tarif que vous mentionnez ne s'applique qu'au trafic d'exportation qui vient d'un secteur déterminé. Ce n'est pas le cas. A ce moment-là, les produits viennent de l'Europe ou d'outre-mer vers Halifax, puis sont transportés au centre du Canada.

M. Portelance: Tout le tarif maritime ne s'applique pas à ce qui vient de l'extérieur du pays.

M. Vaughan: Je m'excuse, je voulais dire que le tarif d'exportation ne s'appliquait pas ici.

M. Corner: Il faut que cette marchandise vienne d'un des territoires mentionnés.

M. Vaughan: Nous devons vérifier cela, mais le trafic d'importation à Halifax doit être du trafic venant des territoires choisis pour que le tarif des transports maritimes s'applique, jusqu'à l'embranchement Lévis Diamond.

M. Portelance: Vous voulez dire que le tarif s'appliquerait aux biens que je fais venir d'outre-mer à Halifax et qui sont transportés au Canada?

M. Vaughan: Si les biens viennent d'un territoire choisi, oui, au point de départ, à Halifax, jusqu'à l'embranchement Lévis Diamond, en face de Québec.

[Texte]

Mr. Portelance: I was under the impression that only manufactured goods originating in the Maritime Provinces were MFRA, but not goods coming from other countries.

Mr. Vaughan: Well, I will have to check.

Mr. Portelance: This is one of the complaints that people in the port of Montreal are bringing up all the time. They say that the Port of Halifax even advertised that it is cheaper to bring in goods from Halifax to anywhere in Canada than going into the port at Montreal. They know that rail from Montreal to New York which is only 400 miles is more expensive than a ship coming right into Montreal for 1,100 miles. The people of Canada must be paying a very high subsidy to CNR to be able to give that kind of service. How much subsidy did you invest in this new venture?

Mr. MacMillan: I think before we can make that deduction there are two points involved. One is that the MFRA is not a subsidy to the railways that participate in it. It is a rate reduction to the consignor or the consignee, whoever pays the freight bill. The second point is that I think we have to check the answer that Mr. Vaughan gave and qualified a moment ago to see whether or not the MFRA does, in fact, apply to this kind of traffic. My own recollections are that it does not.

• 1140

Mr. Vaughan: Yes, you are right. A note we have says that the rail freight rate reduction does not apply to import traffic.

Mr. Portelance: Then if they have special rates, are these rates known by competition or is it just an arrangement between the shipping company, Dart Container and the CNR?

Mr. MacMillan: They are published and they are all compensatory too.

Mr. Portelance: What about competition which we are getting in Canada from Sea-Land Company. Does the CNR do anything about it?

Mr. MacMillan: I can assure you of that. We are doing the best we can about it. The problem here is that much of the routing of the traffic is controlled in Europe and hence our interest in the establishment of good container handling facilities in Canada, at Montreal, Halifax and Saint John. In the absence of these we will not participate in a major way in this flow of traffic but we are in fact participating.

[Interprétation]

M. Portelance: J'avais l'impression que seuls les biens fabriqués venant des Maritimes profitaient du tarif et non les biens venant d'autres pays.

M. Vaughan: Il faudrait que je vérifie.

M. Portelance: C'est là l'une des plaintes que les gens du port de Montréal font continuellement. Ils disent que le port d'Halifax fait des annonces du genre: il est meilleur marché de faire venir des marchandises de Halifax que du port de Montréal. Ils savent qu'il est plus dispendieux d'expédier des marchandises par le train de Montréal à New York, que par le bateau. Le CN est bien subventionné pour offrir un tel service. Quelle somme avez-vous investie dans cette nouvelle façon de procéder?

M. MacMillan: Avant de faire cette déduction, il faut tenir compte de deux éléments. Le tarif d'assistance au transport de marchandises dans les Maritimes est une réduction de tarif pour l'expéditeur et non un subside à la compagnie de chemins de fer. Le deuxième élément dont nous devons tenir compte c'est qu'il nous faut vérifier si la réponse de M. Vaughan était juste pour voir si le tarif s'applique en fait à ce genre de marchandises. D'après moi, il ne s'applique pas.

M. Vaughan: Oui, c'est exact. Nous avons en mains un document qui note que la réduction de tarif ne s'applique pas au trafic de l'importation.

M. Portelance: S'il y a des tarifs spéciaux, est-ce qu'ils sont connus des concurrents ou est-ce qu'il s'agit d'une entente entre Dart Container et le National Canadien.

M. MacMillan: Ces tarifs sont publiés et ils sont compensatoires également.

M. Portelance: Que dites-vous de la concurrence que nous avons au Canada de la part de la *Sealand Company*? Qu'est-ce que le CN va faire à ce sujet?

M. MacMillan: Nous faisons notre grand possible à ce sujet. Je puis vous en assurer. Le problème qui se pose, ici, est que les routes empruntées par le fret sont assignées en Europe. Nous voulons donc installer d'excellentes...installations pour les conteneurs au Canada et plus précisément à Montréal, Halifax et Saint-Jean. Sinon, nous ne pourrions pas participer à l'acheminement de ce trafic. Mais en fait, nous y participons.

[Text]

Mr. Portelance: Because it must be taking a lot of business away from all Canadian transportation companies, even the CNR. According to the figures we are getting, they do a lot of business especially in areas around Toronto or in other parts of Ontario going right through New York ports.

Mr. MacMillan: That is right. It is in part for this reason that we have very recently intensified our soliciting activities in Europe in an endeavour to move more of this traffic on ships which are being served by Canadian ports.

Mr. Portelance: That is all for now.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I would like to associate myself with those members who have congratulated Mr. MacMillan and his officials on the fact that CNR had a very good year last year. Their deficit is down and their profits in a lot of areas are up.

However, there is an area that I feel very important still. I well remember a speech that was made by the late Donald Gordon back about 1965 in connection with the passenger service. I do not have the speech with me but my understanding of that speech is that he felt that the passenger service in Canada could be made a profitable service.

We note that the revenue from passenger service is down this year. We also note in the report that there has been very little research done in the passenger service with regard to other than main lines. The only research that you have shown in your report that has been done is with regard to that turbo train that was built to run between Toronto and Montreal. Whoever did the research on that did not think about the wind chill factor that we have in Canada. Is that not true?

Mr. MacMillan: I think that is a reasonable assumption, yes.

• 1145

Mr. Howe: All your valves froze up.

Mr. MacMillan: They were not our valves. I have to correct you about that. We did not design or build this train. It was built by the United Aircraft company.

Mr. Howe: What is it costing you?

Mr. MacMillan: I beg your pardon?

[Interpretation]

M. Portelance: Vous perdez beaucoup de trafic vous-mêmes, au CN, tout comme c'est le cas pour d'autres compagnies canadiennes de transport. Selon les chiffres que nous possédons, beaucoup des marchandises qui passaient autrefois par Toronto, en provenance de la province d'Ontario et de la région métropolitaine, vont maintenant directement au port de New York.

M. MacMillan: Oui, c'est exact. C'est pour-quoi, récemment, nous avons accru notre sollicitation en Europe afin d'essayer d'acheminer davantage de ce trafic sur des navires qui font escale dans des ports canadiens.

M. Portelance: C'est tout pour le moment.

Le président: M. Howe.

M. Howe: Monsieur le président, je m'assois de tout coeur avec les orateurs précédents qui ont félicité M. MacMillan et ses fonctionnaires de l'excellente année qu'a connu le CN. Le déficit a diminué et les profits dans de nombreux domaines augmentent.

Il y a cependant un secteur très important qu'il ne faut pas oublier. Je me rappelle un discours donné par feu M. Donald Gordon, vers 1965 sur le service-voyageur. Je n'ai pas le discours en main; mais, l'esprit de ce discours était que M. Gordon croyait que le service-voyageurs au Canada pouvait être rentable.

Nous remarquons que les revenus des services-voyageurs diminuent encore cette année et nous notons également dans le rapport que bien peu de recherches se font au sujet du service-voyageurs, sauf en ce qui concerne les liaisons principales. Les seules recherches que vous indiquez dans votre rapport concernent le turbo-train qui voyagera entre Toronto et Montréal. Ceux qui ont fait la recherche à ce sujet ont oublié de tenir compte du facteur de refroidissement du vent, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Je crois qu'on peut le supposer.

M. Howe: Et toutes vos soupapes ont gelé.

M. MacMillan: Ce ne sont pas nos soupapes. Je dois corriger votre erreur. Ce n'est pas nous qui avons ni conçu, ni construit le train; c'est la *United Aircraft*.

M. Howe: Combien est-ce que cela vous coûte?

M. MacMillan: Pardon?

[Texte]

Mr. Howe: It is not costing you anything so far?

Mr. MacMillan: No, it costs us on a basis of miles operated in revenue service. The only money we spent in respect of the train was for the 8 or 10 days of operation over the year end 1968-69.

Mr. Howe: Someone is going to pay a lot to travel on that train so that the company that has been doing research on it can get its money back.

Mr. MacMillan: I think that is correct but it has to be on a basis which is attractive to the public otherwise they will not ride it.

Mr. Howe: This is the whole nub of the passenger service. As you know, I live in an area where the Canadian National Railways has downgraded the passenger service for about 15 years. You tried to build it up in 1958 by putting on rail liners which had been in service for 10 years and are now 22 years old. They are built like school buses, they are not comfortable. You spend 4.5 hours, as people have to do, from Owen Sound to Toronto on one of those trains. People are not going to do it unless it is of necessity. You talk about attracting people, this is not the way, Mr. MacMillan.

I was disturbed about the fact that the transport legislation, under which you have made the applications, was inspired by the MacPherson report. In that MacPherson report there is this statement:

One of these effects, perhaps the most important one, is the railway's continuing need of revenue to cover deficits incurred because of the apparent inability of railway management to slough off the historical, traditional and institutional obligation to provide passenger service.

Is this why you made 31 applications to the Canadian Transport Commission to reduce or take off passenger service.

Mr. MacMillan: The basic reason we applied for the reduction of those passenger services was that the public has deserted the railways of North America as passengers in passenger trains. I am not talking only of the CNR. There are very few exceptions in which this universal trend has been stopped or reversed. I do not think that anyone in the railway business would question the statement that the Canadian National has done

[Interprétation]

M. Howe: Cela ne vous a rien coûté jusqu'à maintenant?

M. MacMillan: Non, nous payons sur une base de milles utilisés comme service payant. Le seul argent que nous avons dépensé pour le train vient des 8 à 10 jours d'exploitation à la fin de l'année 1968-1969.

M. Howe: Quelqu'un va payer très cher le droit de voyager dans ce train pour que la compagnie qui a fait les recherches rentre dans son argent.

M. MacMillan: D'accord, mais il faut que les prix attirent le public, autrement le train ne sera pas utilisé par les voyageurs.

M. Howe: C'est le coeur du problème du service voyageurs. Comme vous le savez, je vis dans une région où le CN diminue la qualité du service voyageur depuis 15 ans. Il a tenté de le rétablir en 1958 en rajoutant les petits autos-rails qui étaient déjà en service depuis 10 ans ils sont maintenant vieux de 22 ans. Ils ont l'air de vieux autobus scolaires. Ils ne sont pas confortables. Il faut quatre heures et demie pour se rendre de Owen Sound à Toronto en utilisant ce train. Les gens ne voudront pas l'utiliser à moins d'y être forcés. Vous me parlez d'attirer les clients, vous n'avez certainement pas la solution pour le faire, monsieur MacMillan.

Je me préoccupe du fait que les lois sur le transport, en vertu desquelles vous avez fait les demandes, découlaient du rapport McPherson. Et dans le rapport McPherson, on trouve cette déclaration:

L'un des effets, peut-être l'effet le plus important, est que les chemins de fer ont constamment besoin de revenus pour combler les déficits découlant de l'apparente incapacité de la direction des chemins de fer de se débarrasser des obligations historiques, traditionnelles et institutionnelles qui échoient à ces chemins de fer de fournir un service-voyageurs.

Est-ce pour cela que vous avez fait 31 demandes à la Commission des transports du Canada pour réduire le service-voyageurs ou l'éliminer?

M. MacMillan: Si nous avons demandé que soit réduit ce service-voyageurs, c'est que le public a abandonné les chemins de fer. Je ne parle pas uniquement de CN. Je parle des chemins de fer de l'Amérique du Nord en général. Sauf quelques rares exceptions, cette tendance universelle a été irréversible. Je ne sais pas s'il se trouverait quelqu'un dans l'industrie du chemin de fer pour réfuter le fait que le Canadien National a fait beaucoup

[Text]

more to try to stop the erosion of the reduction in the passenger business than we have.

We do know now of certain areas in which we still think there is a possibility of maintaining passenger service of which the country can be proud. We do know also that there are other areas which are served by a fine highway system where people will not ride these passenger trains. They will not do it because of the greater convenience attached to the use of their own automobile and the length of time necessary to travel from one point to another. Passenger service to run at speeds which even remotely approach the elapsed time of an automobile must be a through service. If it is not a through service, we spend so much time starting and stopping that the journey takes too long to be acceptable.

● 1150

In the more rural areas of the country, this is particularly the case. It is aggravated by the fact that each community through which we run feels that the train ought to stop. If we do this, if we add the combination of all the intermediate stops, then the elapsed time is so great that they will not ride it. As I say, we have done our level best. We have done a great deal of research into the passenger business. We pioneered the Red, White and Blue fare structure, which has been copied by many railways. We pioneered the alternative and the great variety of meal services which we have on our trains. We encouraged the introduction and the creation of the turbo train. We are still hopeful that it will provide a partial answer.

There is another train that you probably remember having heard us talk about which is now under investigation and under development. This is being done by a consortium of Canadian manufacturers. As I recall the timetable, there ought to be a component of the train available for testing some time late this fall. It may be extremely beneficial to us all when we get it. We have a very great interest in giving a good passenger service where there are potential passengers to be handled. That is really the basic problem, Mr. Howe.

Mr. Howe: Why are the provincial governments so interested in these applications? Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario all had representations?

Mr. MacMillan: The provincial governments have traditionally been interested in anything of a major nature which the rail-

[Interpretation]

plus que les autres pour tenter d'empêcher cette érosion, cette diminution.

Nous savons qu'en certains endroits, il y a des possibilités de maintenir un service-voyageurs dont le pays sera fier. Mais nous savons qu'il y a d'autres secteurs qui sont desservis par un excellent système d'autoroutes et, dans ces régions, les gens ne recourront pas aux chemins de fer car c'est à leur avantage d'utiliser leur propre voiture, vu le temps nécessaire pour se rendre d'un endroit à un autre. Pour que le service-voyageurs puisse concurrencer l'automobile sur le temps de voyage, il faut que la liaison soit directe. Autrement, nous arrêtons à tous les poteaux et le service est trop lent pour être acceptable.

C'est le cas dans les régions rurales du pays. Et la situation s'envenime d'autant plus que chacune des collectivités que nous traversons estime que le train devrait s'arrêter en cet endroit. Si nous le faisons, si nous ajoutons une kyrielle d'arrêts intermédiaires, la durée du trajet devient tellement longue que les gens refusent de prendre le train. Nous avons fait de notre mieux. Nous avons fait beaucoup de recherche dans le passé à ce sujet. Nous avons fait œuvre de pionnier avec le système des tarifs rouge, blanc et bleu, qui a été suivi par d'autres sociétés de chemins de fer. Nous avons offert des services de restaurant qui pouvaient être inclus dans le prix du billet. Nous avons encouragé la création et la mise en service du turbo-train, et nous espérons que cela fournira, au moins, une réponse partielle à nos problèmes.

Il y a un autre train—vous avez dû en entendre parler—qui est en voie de préparation. Il est créé par un consortium de fabricants canadiens et si je me rappelle leur horaire, un élément du train devrait être mis à l'épreuve à l'automne. Cela peut être très bénéfique pour nous tous. Nous voulons fournir le meilleur service-voyageurs possible lorsqu'il y a un potentiel de clients. Voilà le problème, M. Howe.

M. Howe: Pourquoi les gouvernements provinciaux s'intéressent-ils tant à ces demandes; la Saskatchewan, l'Alberta, le Manitoba et l'Ontario ont soumis des instances à ce sujet.

M. MacMillan: Les gouvernements provinciaux se sont toujours intéressés à toutes les réalisations importantes des sociétés de

[Texte]

ways have undertaken. I think that if you were to identify the people, I would be able to tell you that they had been present at every major proceeding before the old Board of Transport Commissioners or the new Canadian Transport Commission that has taken place in the last 10 to 15 years. They watch these things extremely closely from every point of view.

Mr. Howe: We have a lot of branch lines running all over this country that are used probably only once a day for a train, up one day and down the next. Do you maintain that you are going to make a saving or that you had losses of \$11 million on these applications that you are making for discontinuing service? Does that mean you are going to save \$11 million?

Mr. MacMillan: If those are the figures, the answer is "yes".

Mr. Howe: On other words, you figure that there was nothing of the road maintenance included in the costs during the application in this particular area?

Mr. Vaughan: Those costs are pursuant to the costing order. Those figures you mentioned were the ones that were released by the Commission together with the applications we and the Canadian Pacific made. Those figures and your figures are correct. Those are the ones that have been costed in accordance with the costing formula that is pursuant to the National Transportation Act.

Mr. Howe: This is one of the areas of difficulty, Mr. Chairman and Mr. MacMillan. In these public hearings there are four categories set out and one is Superintendent Expense. The other one is Traffic Expense. The other one is General Expense. The fourth is Communication Expense and the fifth is Non-Revenue Freight Expense. There was no explanation as to what was included in the Superintendent's Expense. There was no explanation as to what was included in Traffic Expense or in General Expense or in Communications Expense or in Non-Revenue Freight Expense. There was nothing at these hearings. Your officials refused to give any of that and this is the thing that we object to.

The Canadian Transport Commission was supposed to examine these but when you go to a public hearing I feel that you should have those figures available for the public that comes to examine whether you have a right to discontinue this rail service or not.

[Interprétation]

chemin de fer. Je crois que si vous pouviez me nommer les personnes intéressées, je pourrais vous dire qu'ils ont participé à presque toutes les réunions importantes, que ce soit l'ancienne Commission des transport ou à la nouvelle Commission des transports. Ce gens-là ont assisté à presque toutes les réunions importantes depuis 10 ou 15 ans. Ils surveillent donc l'évolution de la situation de très près.

M. Howe: Il y a de nombreux embranchements, qui vont dans toutes les régions du pays, qui servent une fois par jour pour un train qui a une direction une journée et qui revient le lendemain. Maintenez-vous que vous allez faire des économies ou que vous avez eu des pertes de \$11,000,000 dans le cas des lignes que vous voulez cesser d'exploiter? Est-ce que vous épargnerez \$11,000,000 en cessant le service?

M. MacMillan: Si ce sont les chiffres donnés, oui.

M. Howe: En d'autres termes, vous estimez que le coût d'entretien des voies ne faisait pas partie des coûts, en ce qui concerne vos demandes de retrait dans ces régions?

M. Vaughan: Ces chiffres font partie de l'échelle des coûts. Ce sont les chiffres qui ont été publiés par la Commission en même temps qu'elle a publié les demandes du CN et du CP. Ces chiffres et les vôtres sont justes, ce sont les chiffres qui ont été fournis avec la formule de coût en main conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

M. Howe: Voilà un secteur qui nous pose des problèmes, monsieur le président et monsieur MacMillan. Lors de ces audiences publiques, il y a 4 catégories qui sont mentionnées: Les dépenses pour le surintendant, les dépenses pour le trafic, les dépenses générales, les dépenses pour les communications et les dépenses pour messageries et transports de marchandises. On n'a pas donné d'explications quant à ce qu'on inclut dans les dépenses pour le surintendant ni concernant ce que comprennent les dépenses pour le trafic ni pour les autres catégories. Enfin, rien, lors des audiences, n'a été divulgué à ce sujet. Les représentants du Canadien National ont refusé de donner des renseignements et nous nous opposons à cette politique.

La Commission des transports devait étudier cette question, mais lorsque l'on va ainsi dans une séance officielle de ce genre, vous devez fournir des chiffres au public qui vient discuter si vous avez le droit de discontinuer le service sur certaines liaisons.

[Text]

● 1155

Mr. MacMillan: The figures are all within the knowledge of the Commission. They are all pursuant to the formula which they have prescribed. We did not agree with some aspects of this but that became the bible under which the proceedings are to be conducted and we had to comply with them.

Mr. Howe: Have you done any research with regard to the possibility of using these lines for bus service?

Mr. MacMillan: Buses on flange wheels?

Mr. Howe: Correct.

Mr. MacMillan: Yes, we have.

Mr. Howe: When did you do it?

Mr. MacMillan: We have done it twice in my knowledge. The first time we did it would be about 25 years ago. We did it again, six or seven years ago.

Mr. Howe: Do you know about the rail bus that they had developed in the United States?

Mr. MacMillan: I know that they have rail buses in the United States but I do not know of any that are in active use.

Mr. Howe: This is from the *St. Paul Dispatch* of Wednesday, December 6, 1967. This is one statement by Robert H. Shober:

Robert H. Shober, division superintendent for the Great Northern, said he finds the rail-bus technically feasible, but that the logistics of scheduling and right-of-ways with trains would have to be worked out.

This is a rail-bus that has been examined and tested in the United States and they feel it is going to be feasible. Why have you not examined this in Canada?

Mr. MacMillan: I said, Mr. Howe, we have.

Mr. Howe: You tried it 25 years ago but that is what I maintain about these rail liners. They are 22 years old. You talk about the research and how you tried to get people to ride on your railways and you are using equipment that is 22 years old. You do not drive a car that is 22 years old, do you? Do you expect the people to ride on passenger

[Interpretation]

M. MacMillan: Les chiffres sont à la disposition de la Commission. Nous avons agi en accord avec la formule mise au point par la Commission. Nous n'étions pas d'accord avec tout, mais ces règlements sont devenus la bible selon laquelle ces séances doivent se tenir. Nous l'avons suivie à la lettre.

M. Howe: Avez-vous envisagé la possibilité d'utiliser ces liaisons pour le transport par autobus?

M. MacMillan: Vous voulez parler des autobus sur rails?

M. Howe: C'est exact.

M. MacMillan: Oui, nous y avons pensé.

M. Howe: Quand avez-vous fait ces recherches?

M. MacMillan: Nous l'avons fait à deux reprises. D'abord, il y a 25 ans et nous l'avons fait il y a environ 6 ou 7 ans.

M. Howe: Êtes-vous au courant de ces autobus sur rails qui ont été mis au point aux États-Unis?

M. MacMillan: Oui, je suis au courant qu'ils existent, mais je n'en connais pas qui soient utilisés couramment.

M. Howe: J'ai un extrait du *St. Paul Dispatch* du 6 décembre 1967 et qui comprend une déclaration de M. Robert H. Shober:

R. H. Shober, surintendant de division de la *Great Northern*, a déclaré que les autobus de chemins de fer sont réalisables mais qu'il faudrait déterminer les horaires d'utilisation et de droit de passage avec les autres trains.

Il s'agit d'un autobus sur rail qui a fait l'objet d'une épreuve aux États-Unis et on a cru que ce concept était applicable. Pourquoi n'avez-vous pas envisagé la même possibilité aux Canada?

M. MacMillan: Mais je vous ai répondu que nous l'avons fait.

M. Howe: Oui, vous me dites que vous avez fait cela il y a 25 ans; mais voilà justement mon argument à propos des compagnies de chemin de fer. Ils utilisent des véhicules vieux de 22 ans. Vous parlez de vos recherches et de vos nombreuses tentatives d'amener les gens à prendre le train mais vous utilisez un équipement vieux de 22 ans. Vous

[Texte]

cars that are 22 years old today? You are not using them between Toronto and Montreal.

Mr. MacMillan: I cannot tell you the age of the equipment between Toronto and Montreal but there is some of it that is 22 years old and more.

Mr. Howe: Yes, but it has been refurbished and brought up to date not like the ones that you are asking the people in my area to ride on. I think that you are making a very definite attempt to slough off the historical, traditional and institutional obligation you have. I do not think you have taken into consideration the things that are given to the railroads that are traditional.

I have before me a paper, the *Palmerston Observer*, in which figures were given at Owen Sound where the railroads were given approximately \$400,000 when they first went into that area 90 years ago besides property, tax concessions and other things like that. That today at 6 per cent would be worth a lot of money, sir.

I think that the railroads have a traditional responsibility to maintain passenger service in a great many areas in Canada where you have applied for passenger service to be reduced. You are in the transportation business. I do not think you have done enough research in this area to find out. I believe what Donald Gordon said.

I feel that one of the reasons the provincial governments are interested in this is the pollution by the motor car in their cities. They are trying to find ways and means to get people into their cities by mass transport. We know that around Toronto. This is one reason why they are interested. Have you any plans with regard to the passenger service at these branch lines? Supposing you are not allowed to reduce them, what are going to do?

Mr. MacMillan: Then we are going to run the best possible passenger business we can.

Mr. Howe: Why have you not been doing it?

Mr. MacMillan: We have been trying to. We have been trying to but if you will recall, the statistics of the carryings in that part of the world over many many years were available before the hearing. There just are not

[Interprétation]

ne conduisez pas une automobile d'il y a 22 ans quand même.

Comment voulez-vous que les gens soient intéressés à voyager dans un wagon qui a plus de 22 ans d'existence. Vous ne les utilisez pas entre Toronto et Montréal.

M. MacMillan: Je ne peux pas vous donner de détails quant à l'âge de l'équipement qui circule entre Montréal et Toronto, mais il y en a qui ont 22 ans d'existence.

M. Howe: Oui, d'accord, mais cet équipement a été remis à jour, ce qui n'est pas le cas du matériel utilisé dans ma région. Je crois que vous tentez de vous débarrasser des obligations historiques traditionnelles et institutionnelles qui vous échoient. Je ne crois pas que vous ayez pris en considération tous les avantages traditionnels qu'on a donné aux chemins de fer.

J'ai ici un journal le *Palmerston Observer* qui dit que les chemins de fer ont reçu environ \$400,000 lorsqu'ils se sont mis à exploiter une liaison dans la région d'Owen Sound, il y a 90 ans. On leur a donné en plus des propriétés des diminutions de taxe et autre chose du genre. Cette somme serait très importante aujourd'hui en 1970 avec un intérêt de 6 p. 100.

Il me semble que les chemins de fer ont une responsabilité traditionnelle et historique de maintenir le service-voyageurs dans de nombreuses régions du pays où vous demandez une réduction de ces services-voyageurs. Vous êtes une compagnie de transport. J'estime que vous n'avez pas fait assez de recherche dans ce domaine. Je crois en ce que disait Donald Gordon. Je crois que les gouvernements provinciaux s'intéressent à cette question en partie parce qu'ils s'inquiètent de la pollution des automobiles dans les villes et tentent de trouver des solutions permettant aux gens d'utiliser des moyens de transport des masses. Nous savons que Toronto s'intéresse à cette question justement pour cette raison. Est-ce que vous avez un programme en vue pour ce qui est du service-voyageurs sur ces lignes secondaires? Si vous n'êtes pas autorisé à réduire vos services, qu'allez-vous faire?

M. MacMillan: Nous essayerons alors de fournir le meilleur service-voyageurs que nous pouvons donner.

M. Howe: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. MacMillan: C'est ce que nous avons essayé de faire, mais seulement, si vous vous souvenez les statistiques sur le service-voyageurs de cette région depuis plusieurs années étaient à la disposition de tous bien avant les

[Text]

that number of people prepared to ride the trains. I am sure you will agree with me that someone from Owen Sound wishing to go to Toronto is very much better to drive. He can do it much more rapidly. In fact, that is what he will do.

• 1200

Mr. Howe: They cannot drive to Owen Sound in much less than four hours. With traffic conditions and parking conditions in Toronto the way they are, a lot of people would rather take the train but the times are not altogether convenient.

It is rather interesting to note an article in the *Ottawa Citizen* last fall entitled "Rail service? The best way is to go by bus":

So the CPR and CNR would like to cut their passenger service.

Have they not been doing that for the past 10 years?

Take Ottawa-Montreal local trains. CN used to run a Friday evening train at 5 p.m. to Montreal; also Sunday evening from Montreal, arriving in Ottawa at 9.30.

Great service—trains crowded, standing room only.

CN policy—move the train time to 4 p.m. Friday, workers cannot make it.

Sunday evening, have train arrive in Ottawa at 11.30 p.m. Bus service poor after 12 midnight, so more and more turn to car pools. Score for CNR.

This is the attitude that people have with regard to your passenger service, Mr. MacMillan. Before the Transport Board allows you to take off these 31 passenger trains and the CPR to take off all of theirs, they should insist that you give it a much better try at getting the people back on the rails than you are now.

In the highly congested areas in Japan and in Europe, they are operating passenger trains profitably. Here we are a growing country taking a retrograde step by reducing passenger service in the areas that have traditionally been given this passenger service. I think it should be continued.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, it being 12 o'clock I think this Committee will adjourn until 3.30 this afternoon. I will ask all mem-

[Interpretation]

audiences. Il n'y a que tant de personnes qui sont prêtes à prendre le train. Je suis sûr que vous en conviendrez avec moi, que si quel- qu'un de Owen Sound désire se rendre à Toronto, il est préférable de prendre sa voiture, c'est beaucoup plus rapide. Et c'est vraiment ce qu'il va faire.

M. Howe: Il leur faut au moins 4 heures pour se rendre à Owen Sound. La circulation et les conditions de stationnement dans Toronto sont telles que bon nombre de personnes préféreraient prendre le train. Mais, les heures de départ ne sont pas des plus commodes. Il y a eu un article des plus intéressants dans le *Citizen* d'Ottawa, l'automne dernier, et intitulé «Les services ferroviaires, la meilleure façon de voyager est par autobus.»

Le CP et le CN aimeraient bien abandonner leur service-voyageurs. Ne l'ont-ils pas fait depuis longtemps? Prenez, entre autres, les liaisons Montréal-Ottawa. Le CN avait auparavant un train qui partait d'Ottawa le vendredi à 5 heures; dimanche soir un train arrivait de Montréal à 9.30.

Bon service, le train était bondé. Il n'y avait de la place que debout. La politique du CN porte l'heure du départ à 4 heures le vendredi et la plupart des travailleurs ne pouvaient plus le prendre.

Le dimanche soir, le train arrive maintenant à Ottawa à 11 heures et demi du soir. Le service d'autobus étant inadéquat après minuit, de plus en plus, les gens utilisent leurs voitures en commun. Une autre victoire du National-Canadien.

Vous savez très bien quelle est l'attitude des gens à l'égard de votre service-voyageurs, M. MacMillan. Avant que la Commission des transports ne vous autorise à mettre fin à ces 31 services-voyageurs et au CPR de discontinuer tout service-voyageurs, elle devrait insister que vous essayez vraiment d'encourager les gens à prendre le train plus que vous ne l'avez fait jusqu'ici.

Prenez au Japon, en Europe, dans les régions surpeuplées, ils ont un service-voyageurs qui est rentable. Nous sommes un pays en pleine croissance et nous prenons des dispositions rétrogrades et retirant un service à des régions qui ont toujours reçu ce service. J'estime qu'il devrait être maintenu. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Messieurs, il est midi. Nous allons lever la séance jusqu'à trois heures et demie cet après-midi et je demanderais à tous

[Texte]

bers to try to be on time this afternoon.
Thank you.

[Interprétation]

les membres de bien vouloir être à l'heure.
Merci.

(La séance est levée.)

AFTERNOON SITTING

• 1532

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. Before we adjourned at noon many questions were put to Mr. MacMillan by Mr. Howe and I believe in fairness I should let Mr. MacMillan answer some of those questions so that it will be on the record. Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I really did not wish to answer at very great length but rather to express to Mr. Howe, who unfortunately is not here, that I respect his opinion. I might add that he knows that anyway.

Mr. Corbin: On a point of order, Mr. Chairman, is Mr. Howe not going to appear at all this afternoon? Could we not wait for him to come in before Mr. MacMillan makes his statement?

Mr. MacMillan: It will only take me a minute or so.

Mr. Corbin: Yes, but perhaps he would like to be here to hear you, sir. It would only be fair.

Mr. MacMillan: All right.

Mr. Corbin: It is just a suggestion. I think it is only proper for Mr. Howe to hear Mr. MacMillan's remarks.

The Chairman: I will follow your suggestion, Mr. Corbin. I think Mr. MacMillan should hold off his answers to those questions until Mr. Howe arrives, but in case he does not appear this afternoon I believe Mr. MacMillan would like to put his answers on the record. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman. I have some questions to ask and if these questions were asked while I was out of the room this morning—I had another Committee to attend and I was going in and out—please tell me and I will not ask them because I do not want to repeat.

Mr. MacMillan, the first question I want to ask relates to the language policy of the CNR in Quebec. Does the CNR have any special policy relating to the use of the French language as a working language in Quebec and is there any distinction between your head

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Avant que nous ajournions la séance à midi, vous aviez posé de nombreuses questions à MM. MacMillan et Howe. Je pense que je vais laisser M. MacMillan répondre à certaines d'entre elles afin que nous puissions les consigner au dossier. Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Merci, monsieur le président. Messieurs, je n'ai pas l'intention de m'étendre beaucoup dans mes réponses mais plutôt de dire à M. Howe, qui n'est malheureusement pas ici, que je respecte son opinion. J'ajouterais que, de toute façon, il le sait.

M. Corbin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Howe ne viendra-t-il pas du tout cet après-midi? Ne pourrions-nous pas l'attendre avant que M. MacMillan ne fasse sa déclaration?

M. MacMillan: Je n'en ai que pour une minute environ.

M. Corbin: Oui, mais il aimerait sans doute être ici pour vous écouter, monsieur. Ce serait plus juste.

M. MacMillan: Entendu.

M. Corbin: C'est une suggestion. Je pense qu'il est juste que M. Howe entende les remarques de M. MacMillan.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Corbin. Je pense que M. MacMillan pourrait attendre pour répondre à ces questions que M. Howe soit arrivé mais, s'il ne vient pas cet après-midi, M. MacMillan aimerait sans doute que ses réponses soient consignées au dossier. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions mais, si vous y avez déjà répondu pendant que j'étais absent ce matin, car je devais assister à un autre comité, veuillez me le faire savoir et je ne les poserai pas, ne voulant pas vous faire répéter.

Monsieur MacMillan, la première question que je vais vous poser a trait à la politique linguistique du CN à Québec. Le CN a-t-il une politique quelconque en ce qui concerne l'utilisation du français comme langue de travail à Québec? D'autre part, y a-t-il une diffé-

[Text]

office operations and the operations of the Quebec—I do not know if you have a Quebec region, but...

[Interpretation]

rence entre les opérations qui ont lieu au bureau central et celles qui ont lieu à Québec? Je ne sais pas si vous avez une région de Québec mais...

Mr. MacMillan: Yes, we have.

M. MacMillan: Oui, nous en avons une.

• 1535

Mr. Allmand: Do you have a language policy that pertains to the Quebec region and is it distinct from the head office, which is in Montreal?

M. Allmand: Avez-vous une politique linguistique pour la région de Québec et est-elle différente de celle qu'applique le bureau central, qui se trouve à Montréal?

Mr. MacMillan: Yes. I think the practicalities are that we have not proceeded as far in the head office as we have elsewhere in the Province of Quebec. We have very definite policy expressions on this and in a nutshell our policy is that where French is the mother tongue of a significant proportion of our customers, the people who deal with the system either orally or in writing, they are readily invited to do so in either French or English. Of course, within the Province of Quebec this is the choice of the majority of our customers and the people who deal with us, and as a consequence that is basically the language of use.

M. MacMillan: Oui. Pour des raisons pratiques, nous ne sommes pas aussi en avance, au bureau central, que partout ailleurs dans la province de Québec. Quand le français est la langue maternelle d'une forte proportion de nos clients, les gens qui ont affaire à nous peuvent utiliser, soit par oral, soit par écrit, le français ou l'anglais. Bien entendu, à l'intérieur de la province de Québec, notre choix tient compte de la majorité de nos clients et des gens qui traitent avec nous, si bien que c'est la langue de base utilisée.

Situated in the City of Montreal, in quarters that are separate and apart from the headquarters building, we have the headquarters of the St. Lawrence Region, and our policy there is to again work as much as possible in the language of choice of the customer. Within the internal workings of the regional headquarters I would estimate that overwhelmingly the largest use is made of the French language.

Dans la ville de Montréal, complètement séparé des bâtiments du quartier général, se trouve le quartier général de la région du St-Laurent et, là aussi, nous avons pour politique de travailler le plus possible dans la langue que choisit le client. En ce qui concerne la régie interne du bureau régional, je dirais que la langue la plus utilisée est le français.

Within our headquarters establishment, as I intimated before, the situation is the reverse of that. We have some departments which work pretty largely in the French language and others that work almost exclusively in English.

Ainsi que je le disais tout à l'heure, au quartier général la situation est tout à fait à l'opposé. Certains de nos départements travaillent surtout en français tandis que d'autres travaillent presque uniquement en anglais.

Mr. Allmand: I asked the question with that distinction in mind because I think it is understandable that at your head office in Montreal you would perhaps work predominantly in English and I would also think that at your regional offices in Quebec you would work predominantly in French.

M. Allmand: J'ai posé cette question en ayant présent à l'esprit cette distinction, car il est tout à fait compréhensible que la langue de travail fondamentale de votre bureau central de Montréal soit l'anglais. Je penserais aussi que dans vos bureaux régionaux, au Québec, le travail se fasse surtout en français.

Mr. MacMillan: That is the fact.

M. MacMillan: C'est un fait.

Mr. Allmand: And that is what is happening.

M. Allmand: Et c'est ce qui se passe.

Mr. MacMillan: That is the fact.

M. MacMillan: C'est un fait.

Mr. Allmand: Do you have any idea how many French-language employees you have

M. Allmand: Savez-vous combien d'employés de langue française vous utilisez au

[Texte]

in Quebec? Do you know how many French-language employees you have in the system?

Mr. MacMillan: I think we do, but I do not know whether we have it here. One of our problems is that we have to go through them individual by individual to get a proper answer to the question because people's names appear who are of French origin but they are English-speaking. Similarly, I know that we have a number whose names are basically on the Anglo-Saxon side but they have been raised in the French culture and they are what would generally be regarded as French-speaking Canadians, Québécois. Do you have an accurate figure?

Mr. Vaughan: We have quite a bit of material, Mr. Allmand, but I really do not have it right at hand.

Mr. Allmand: As an individual member of Parliament I would appreciate it if you would send that to me or to the Clerk of the Committee to be distributed. I do not know if anybody else is interested.

Mr. Vaughan: Yes. We made a presentation to the Gendron Commission as well.

Mr. Allmand: I was going to ask if you made a presentation to the Gendron Commission.

Mr. Vaughan: Yes, we did. We presented a brief to the Gendron Commission. We met them and we are going to meet with them again. I think that brief is in Ottawa but it is not right here. I would like to give you a copy of it.

Mr. Allmand: I will ask the Chairman about it. Mr. Chairman, since the CNR is probably one of our most prominent Crown corporations, if it is possible I would like to have a copy of their brief on language policy. Perhaps it could be distributed to the members of the Committee so that we would know the policy they propose. I think it would be of special interest to those of us from the Province of Quebec to know that.

Mr. Corbin: And New Brunswick.

Mr. Allmand: And New Brunswick, my colleague says.

Mr. Vaughan: We would be delighted to do that.

Mr. Allmand: Thank you very much. My next question relates to passenger services,

[Interprétation]

Québec d'une part et dans l'ensemble du Canada d'autre part?

M. MacMillan: Nous le savons mais je n'ai pas ces renseignements ici. L'une de nos difficultés réside dans le fait que nous devons nous mettre en rapport avec ces employés personnellement pour avoir une réponse correcte. En effet, bien des gens dont le nom est d'origine française sont des anglophones. De la même façon, nous avons un bon nombre d'employés dont les noms sont d'origine anglo-saxonne mais qui ont été élevés dans la culture française et qui peuvent être considérés comme des canadiens-français ou des Québécois. Avez-vous des chiffres précis?

M. Vaughan: Nous avons assez de renseignements à ce sujet, monsieur Allmand, mais nous ne les avons pas sous la main.

M. Allmand: En ma qualité de député, je serais très heureux que vous me les fassiez parvenir ou que vous les envoyez au greffier du Comité afin qu'il les distribue. Je ne sais pas si ces renseignements intéressent quelqu'un d'autre.

M. B. Vaughan: Oui. Nous avons d'ailleurs soumis un rapport à la commission Gendron.

M. Allmand: J'allais justement vous demander si vous avez fourni un rapport à cette Commission.

M. Vaughan: Oui, nous l'avons fait. Nous lui avons présenté un mémoire. Nous en avons rencontré les responsables et nous devons les rencontrer de nouveau. Je pense que ce mémoire est à Ottawa mais nous ne l'avons pas ici. Je vous en donnerai volontier une copie.

M. Allmand: J'aimerais interroger le président à ce sujet. Monsieur le président, étant donné que le CN est probablement l'une des plus importantes corporations de la Couronne, j'aimerais, si c'est possible, avoir une copie de son mémoire sur la politique linguistique. Vous pourriez le distribuer aux députés de ce comité afin que nous connaissions la politique qu'ils proposent. Ce mémoire pourrait présenter un intérêt particulier pour ceux d'entre nous qui sont originaires de la province de Québec.

M. Corbin: Et du Nouveau-Brunswick.

M. Allmand: Ainsi que du Nouveau-Brunswick, comme le dit mon collègue.

M. Vaughan: Nous ferons volontiers cela pour vous.

M. Allmand: Je vous remercie beaucoup. Ma question suivante se rapporte aux services

[Text]

and I take a different approach to this than Mr. Howe. We know about the services that you have asked to have abandoned because they have been given publicity, but I would like to know the passenger services that are making money for the CNR. If it is possible, could you perhaps list them and show number one as the most revenue-making service and then number two as the second, if there are two or three. Could you even give me an offhand approximation?

[Interpretation]

des passagers et je vous la poserai d'une façon différente de celle de M. Howe. Nous connaissons le service que vous avez demandé d'abandonner puisqu'il y a eu de la publicité à ce sujet. Cependant, j'aimerais savoir quels sont les services de passagers qui rapportent de l'argent au CN. Pourriez-vous, si c'est possible, nous ne donner la liste et indiquer celui qui vous rapporte le plus de bénéfices ainsi que les autres en ordre décroissant. Pourriez-vous d'autre part me donner une indication approximative?

• 1540

Mr. MacMillan: Yes. The picture in the passenger business, of course, is that viewed in total it is an expense factor. We lose money on it. The area where we feel there is the best opportunity to make ends meet is the corridor that begins on the east in Quebec City and goes west through Montreal and thence to Toronto and then into Western Ontario to Windsor on the one leg and Sarnia on the other. The greatest use is made of our trains between Toronto and Montreal. It is the number one density movement run. I do not know which of the others we would put in second place, whether it would be Toronto to Windsor or Montreal to Quebec, but we view this area, which we describe as a corridor, as the one that shows the greatest promise.

Mr. Allmand: Do I understand that your Toronto-Montreal passenger lines are making money, and your Toronto-Windsor and Montreal-Quebec lines on a revenue...

Mr. MacMillan: Basically, Montreal to Toronto we think makes money. We think that Montreal-Quebec makes less money or may be in a break-even position. Toronto to Windsor is in about the same category as Montreal to Quebec.

Mr. Allmand: I was going to say, you did not mention Montreal-Ottawa.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Allmand: I feel you have good service there.

Mr. MacMillan: Oh, yes, well, Montreal-Ottawa I was virtually embracing in the...

Mr. Allmand: Does it make money?

Mr. MacMillan: ... "corridor".

Mr. Allmand: So on the Montreal-Ottawa would some of the trains make money?

M. MacMillan: Oui. D'une façon générale, nous pouvons dire que nos services aux passagers constituent une dépense. Nous sommes déficitaires en ce domaine. La région où nous pensons pouvoir joindre les deux bouts est constituée par le couloir qui commence à l'est de la ville de Québec et qui va jusqu'à l'ouest en passant par Montréal, puis jusqu'à Toronto et ensuite à travers l'Ontario occidental jusqu'à Windsor d'une part et Sarnia d'autre part. Le public utilise beaucoup nos trains entre Toronto et Montréal. C'est là qu'il y a la plus grande densité de circulation. Je ne sais pas quelle région nous pourrions mettre en second lieu, soit la ligne Toronto-Windsor ou Montréal-Québec. Cependant, ce couloir que je vous ai décrit nous paraît être le plus chargé de promesses.

M. Allmand: Dois-je comprendre que votre ligne de passagers Toronto-Montréal vous rapporte de l'argent, et que les lignes Toronto-Windsor et Montréal-Québec...

M. MacMillan: Nous pensons que la ligne Montréal-Toronto nous rapporte de l'argent. Par contre, la ligne Montréal-Québec nous rapporte beaucoup moins ou se trouve dans une position dangereuse. La ligne Toronto-Windsor est dans la même catégorie que la ligne Montréal-Québec.

M. Allmand: J'allais vous dire que vous n'avez pas parlé de la ligne Montréal-Ottawa.

M. MacMillan: Non.

M. Allmand: Je crois que vous avez beaucoup de passagers sur cette ligne.

M. MacMillan: Eh bien, je tenais compte de la ligne Montréal-Ottawa dans le...

M. Allmand: Vous rapporte-t-elle de l'argent?

M. MacMillan: ... «couloir».

M. Allmand: Sur la ligne Montréal-Ottawa, certains trains vous rapportent-ils de l'argent?

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes, this would be about, I think, in the same category as Toronto-London, Toronto-Windsor, Southwestern Ontario.

Mr. Allmand: Do none of the passenger trains in the West meet this standard?

Mr. MacMillan: No, they do not.

Mr. Allmand: Do you have any run between Calgary and Edmonton?

Mr. MacMillan: Yes, we have a daily "Budd" service from Calgary and Edmonton, one train in each direction per day.

Mr. Allmand: Is it a money losing operation?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Allmand: My next question relates to the Turbo train. You have put ads in the newspapers advertising the commencement of service. However, I notice in the paper today that there was a failure yesterday.

The Chairman: Those questions were asked this morning.

Mr. Allmand: They were?

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: I know there were some questions on the Turbo train. Was the question on the failure asked?

The Chairman: No.

An hon. Member: There was a failure announced in the paper today.

Mr. Allmand: Yes, did somebody ask about that?

The Chairman: No.

Mr. MacMillan: The Turbo train was under test and has been under test for months. I think you know that. It went into emergency and the actual cause of this we do not know at the moment but it was not a failure of the nature of the problems which we had a year ago, at the year end. The brakes went on and the train was brought back to Montreal and that particular problem has been cleared up, but it attracted a great deal of attention of course.

Mr. Allmand: In answer to Mr. Howe you said that another innovation in passenger train service was presently being developed. Could you give us more details on that? Is this another high speed passenger train?

[Interprétation]

M. MacMillan: Oui, cette ligne est dans la même catégorie que les lignes Toronto-London, Toronto-Windsor, l'ouest de l'Ontario.

M. Allmand: Est-ce qu'aucun train de passagers n'atteint ces normes dans l'ouest?

M. MacMillan: Non, en effet.

M. Allmand: Avez-vous un service entre Calgary et Edmonton?

M. MacMillan: Oui, nous avons un service de «micheline» entre Calgary et Edmonton, constitué par un train dans chaque sens tous les jours.

M. Allmand: C'est une opération déficitaire?

M. MacMillan: Oui.

M. Allmand: La question suivante se rapporte au Turbo train. Vous avez publié des annonces dans les journaux pour signaler le début de ce service. Cependant, le journal d'aujourd'hui signale que vous avez eu un échec hier.

Le président: Ces questions ont été déjà posées ce matin.

M. Allmand: C'est vrai?

Le président: Oui.

M. Allmand: Je sais que vous avez posé quelques questions sur le Turbo train. A-t-on posé des questions au sujet de cet échec?

Le président: Non.

Une voix: On a annoncé un échec dans le journal aujourd'hui.

M. Allmand: Oui, quelqu'un a-t-il posé une question à ce sujet?

Le président: Non.

M. MacMillan: Le Turbo train était à l'essai depuis de nombreux mois. Je pense que vous le savez. Il y a eu un cas d'urgence dont nous ne connaissons pas la cause réelle pour le moment mais ce n'était pas un échec comme ceux que nous avons connus il y a un an, à la fin de l'année. Les freins marchaient et on ramenait le train à Montréal. Nous avons résolu ce problème particulier sur lequel nous nous sommes pendant penchés avec beaucoup d'attention.

M. Allmand: En réponse à la question de M. Howe, vous avez dit que vous alliez innover un autre service de train pour les passagers. Pourriez-vous nous donner d'autres détails à ce sujet? S'agit-il d'un autre train de passagers à grande vitesse.

[Text]

Mr. MacMillan: Yes, it is. I said, if you recall, that there was a consortium working on the development of this train. What they are trying to do in their concept is to utilize the diesel electric locomotive as the source of power, using the diesel in the car body, not unlike the concept of the Turbo train. In other words, this becomes a power unit with passenger accommodation in it also. Then in addition to that another innovation or development which is vitally important is the design of a new truck which will give it greater capabilities on curved track and also the utilization of more aluminum in the construction of the cars themselves. There has been a great deal of work done on this, much engineering on the truck. I said this morning also that if my recollections are correct there will be an experimental unit completed some time this fall and at that time we are going to put it into test. Now, I do not mean the train but rather one car, as I recall, a car body with a diesel engine in it. We are going to test it and see what we can do with it. The advantages of this are the ability of such a train to cover the territory more rapidly because of lack of necessity to reduce speed on curves and the utilization of diesel electric power with which all railroaders are quite familiar.

Mr. Allmand: Is this new type of train designed to run on the ordinary type of roadbed that you have now in Canada?

• 1545

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Allmand: I see. What kind of run are you thinking about, the ones that you mentioned: Montreal-Toronto, Montreal-Quebec City, Montreal-Ottawa, Windsor, or do you have it in mind for other areas?

Mr. MacMillan: We have not gotten to a run assignment at this moment because we have not found out that it will work, but my own guess would be that if it proves to be acceptable and adaptable to the needs, it more likely will be on longer runs than Montreal to Toronto.

Mr. Allmand: I want to ask a question to follow up on what Mr. Peddle was asking about the buses in Newfoundland. You said that the buses had achieved wide public acceptance, but I am wondering if you have any statistics. I guess you have completed one year with the buses. Do you have any figures on how many passengers have used the bus service in Newfoundland?

[Interpretation]

M. MacMillan: En effet, j'ai dit qu'un consortium travaillait à ce train. Le but est d'essayer d'utiliser la locomotive diesel électrique comme source de puissance, outre cela, une autre innovation importante est constituée par la fabrication de nouveaux wagons qui auront de plus grandes possibilités sur les rails courbes et l'utilisation de l'aluminium à plus grande échelle dans la construction des voitures elles-mêmes. Nous avons beaucoup travaillé sur cette question. J'ai dit ce matin que nous espérons avoir un ensemble expérimental complet à l'automne et que nous commencerons les essais à ce moment-là. Je ne veux pas dire que nous essaierons le train entier mais plutôt une voiture avec un moteur diesel. Nous ferons des essais et verrons ce que nous pouvons en faire. Les avantages de cette nouvelle technique réside dans le fait qu'un tel train pourra aller d'un bout à l'autre du territoire beaucoup plus rapidement parce qu'il n'aura pas besoin de réduire sa vitesse dans les courbes et que, d'autre part, on utilisera un moteur diesel électrique que tous les familiers du rail connaissent bien.

M. Allmand: Ce nouveau train pourra-t-il circuler sur les lignes ordinaires que nous avons au Canada?

M. MacMillan: Oui.

M. Allmand: Je vois. De quelle ligne voulez-vous parler? Celles que vous avez mentionnées: Montréal-Toronto, Montréal-Québec, Montréal-Ottawa, Windsor ou d'autres encore?

M. MacMillan: Nous n'avons aucune obligation en ce qui concerne les lignes pour le moment car nous ne savons pas si cela marchera. Cependant, je crois que si cette technique se révèle acceptable et que nous pourrions l'adapter à nos besoins, nous l'utiliserons sur des lignes plus longues que celle de Montréal à Toronto.

M. Allmand: J'aimerais vous poser une question faisant suite à celle de M. Peddle au sujet des autobus à Terre-Neuve. Vous avez dit que ces autobus sont très fréquentés par le public, mais je me demande si vous avez des statistiques. Je crois qu'il sont en service depuis un an. Avez-vous des chiffres sur le nombre de passagers qui ont utilisé le service d'autobus à Terre-Neuve?

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes, we do have.

Mr. Allmand: How does that compare with the last full year of train service?

Mr. MacMillan: We will give you those figures in just a moment. Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: Yes, it was 1968, the period January to December, total rail and bus—there was a period when the railway was running and the bus was running,—the total passengers carried in that period was 78,847. In 1969, rail and bus again, 150,016; and the increase is 71,169; the percentage is 90 per cent.

Mr. Allmand: All right, my final question might have been asked by Mr. McCleave, I do not know. Since the passage of our bill to extend the MFR a subsidy to trucking, has there been any appreciable loss in freight traffic from the Maritimes into central Canada?

Mr. MacMillan: I do not think there is any discernible loss.

Mr. Allmand: Has there been a loss at all? Or has there been an increase, sir?

Mr. MacMillan: It has not been reported to me if there has been. I doubt very much if there has been or we would had to deal with it.

Mr. Allmand: I see. So the extension of the subsidy to the trucking really has not hurt the railway business at all?

Mr. MacMillan: I will just check with my colleagues here.

Mr. Vaughan: Traffic has actually increased. It is very difficult to pin down how much we lost and then how much we gained but in total there was an increase in traffic from the Maritimes.

Mr. Allmand: There has been an increase of freight traffic from the Maritimes into Central Canada. Those are all my questions for the time being, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I would not mind if Mr. MacMillan would like to make a statement.

The Chairman: Yes, Mr. Howe, at the opening Mr. MacMillan had an answer to the question you put before we adjourned at

[Interprétation]

M. MacMillan: Oui, nous en avons.

M. Allmand: Quelle comparaison pourriez-vous établir avec le service de train de l'année dernière?

M. MacMillan: Nous allons vous donner ces chiffres dans un moment. Monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Oui, au cours de la période de janvier à décembre 1968, alors que les trains et les autobus étaient en service, le nombre total des passagers transportés s'est élevé à 78,847. En 1969, ce chiffre était de 150,016. L'augmentation est de 71,169 et le pourcentage de 90 p. 100.

M. Allmand: Bien. Je pense que M. McCleave a déjà dû poser ma dernière question. Je ne sais pas. Depuis que nous avons voté le projet de loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, a-t-on noté une diminution appréciable du trafic des marchandises entre les Maritimes et le Canada central?

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'il y ait une diminution sensible.

M. Allmand: Y a-t-il eu diminution ou augmentation, monsieur?

M. MacMillan: On ne m'a rien signalé à ce sujet. Je ne pense pas qu'il y ait eu un changement car nous aurions dû nous en occuper.

M. Allmand: Je vois. L'expansion des subventions aux compagnies de camionnage n'a donc pas affecté les affaires des compagnies de chemins de fer?

M. MacMillan: Je vais vérifier cela auprès de mes collègues.

M. Vaughan: Le trafic a augmenté. Il est très difficile de dire combien nous avons perdu et combien nous avons gagné mais, au total, le trafic en provenance des Maritimes a augmenté.

M. Allmand: Il y a eu une augmentation de trafic des marchandises depuis les Maritimes jusqu'au Canada central. Je n'ai pas d'autres questions à poser pour le moment, monsieur le président.

Le président: Monsieur Corbin?

M. Corbin: Monsieur le président, je ne vois aucun inconvénient à ce que M. MacMillan fasse sa déclaration.

Le président: Oui, monsieur Howe, au début de la séance M. MacMillan voulait répondre à la question que vous aviez posée

[Text]

noon, so I would ask Mr. MacMillan to answer some of your questions.

An hon. Member: It was a rebuttal.

• 1550

Mr. MacMillan: It was not really a rebuttal. What I had said, Mr. Howe, was that the luncheon adjournment came so quickly I did not have an opportunity to put a couple of statements on the record and I craved indulgence to do so. I respected your opinion. I know that you knew that anyway without me saying it. I had to make the statement that in the passenger proceedings we are carrying on, we are trying to be very circumspect and to follow the procedures of the law without any equivocation. Also I did wish to make the statement that there is nothing in the managerial philosophy of the Canadian National which permits the intentional downgrading of passenger business to make the environment more attractive in the event of an application for discontinuance.

That was really all that I wanted to say.

Mr. Howe: Of course, I could disagree with you very strongly in connection with our own area, Mr. Chairman and Mr. MacMillan, because I have watched this deterioration go on as I say since 1953 when you took the mail off first and then you took the express and LCL away from the passenger service. You were able to show that the passenger service alone was not able to pay, whereas before there probably was a profit in that area. Mr. Chairman, I would like to have my name down again.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you Mr. Chairman. My questions, Mr. Chairman, have to do with the discontinuance of some of the passenger services in the Maritimes. Naturally, this could be expected from Mr. MacMillan. And I was led to understand by the Atlantic Region Vice-President, Mr. Macdougall, that the reason for tailoring down the passenger service was to get rid of what would amount to close to a \$4 million deficit in this current operating year. I wonder to what degree can you forecast or anticipate to do away with such a deficit, by simply taking the train away? I mean, is this based strictly on past experience, accounting and so on? In other words I would like to know how you go about determining such a figure.

Mr. MacMillan: Are you referring, Mr. Corbin, to the reassignment of the Ocean back on to the CPR?

[Interpretation]

avant que nous ajournions la séance à midi. Je demande donc à M. MacMillan de répondre à vos questions.

Une voix: C'était une réfutation.

M. MacMillan: Ce n'était pas exactement une réfutation.

J'ai dit que l'ajournement de la séance à midi est arrivé si rapidement que je n'ai pas eu l'occasion de faire inscrire deux déclarations au dossier et je sollicite de votre bienveillance l'autorisation de le faire.

J'ai respecté votre opinion. Je savais que vous étiez au courant. Je devais dire que dans nos travaux actuels, nous essayons d'être très prudents et de suivre la loi sans tergiverser. Je voulais aussi dire qu'il n'y a rien dans la philosophie de la gestion du Canadien National qui permette la dégradation voulue du service de passagers afin de rendre le milieu plus attrayant si l'on présentait une demande d'interruption des services.

C'est tout ce que j'avais à dire.

M. Howe: Naturellement, je ne suis pas d'accord avec vous en ce qui a trait à votre région, monsieur le président et monsieur MacMillan, parce que je suis témoin de cette détérioration depuis 1953 lorsque vous avez supprimé d'abord le service de courrier, puis l'express et LCL du service de passagers. Vous avez pu démontrer que le service de passagers ne permettait pas de faire les frais, bien qu'il y ait probablement eu un profit dans ce secteur auparavant. Monsieur le président, pourriez-vous inscrire mon nom de nouveau.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je vous remercie, monsieur le président. Mes questions touchent l'interruption de certains services de passagers dans les Maritimes. Naturellement, ce geste n'est pas surprenant de la part de M. MacMillan. M. MacDougall, le vice-président de la région de l'Atlantique, m'a laissé entendre que les services de passagers étaient diminués afin d'éviter un déficit de près de 4 millions de dollars cette année. Je me demande comment vous pouvez prévoir et éviter le déficit simplement en retirant le train? Est-ce l'expérience qui vous fait agir ainsi? Autrement dit, je voudrais savoir comment vous déterminez un chiffre de ce genre.

M. MacMillan: Monsieur Corbin, faites-vous allusion à la nouvelle session du train Océan au CPR?

[Texte]

Mr. Corbin: Yes, its disappearance from the Transcontinental.

Mr. MacMillan: Yes. You will recall that we operated the Ocean run on the other main line until 1967 when we were endeavouring to provide as many opportunities for as many different parts of Canada to participate in the Centennial celebrations and in Expo. We moved the Ocean on an experimental basis onto the empty arc through Edmundston. In so doing we took it out of the territory which provoked more intermediate travel. The regional people came to the conclusion that it was more desirable that it go back to where it had been because it could serve more people. Unfortunately, through the Edmundston area, here is only Edmundston and a couple of other places where we can entrain or detrain passengers. It does not give the market opportunities that it does through the other parts of the country.

• 1555

Mr. Corbin: Well, Mr. MacMillan, with all due respect, I understand and I appreciate your position, to tell you frankly. On the other hand, if we are going to take a look at this only in terms of cost or savings I think we are getting away from the service aspect which leaves a considerable part of the New Brunswick population without any decent service. Service is one of your priorities. It is not only a matter of making money or covering up deficits. The situation has deteriorated to the point that even the Budd car that you are now operating out of Edmundston to Moncton and Montreal will eventually have to be taken off. This brings me to the remark made by Mr. Howe that it may be unintentional but in my mind I look at this again as some sort of down-grading of service. I know it is not an effort on your part to discourage passenger usage of these trains but it is having the very same effect. In this modern day and age, by golly you cannot expect people to leave Edmundston and travel to Montreal, a distance of 300 miles or more, using one of these Budd cars. It just does not stand to reason. It is not human in my mind. Even though it may be unintentional on your part, you are lacking on the service aspect. As long as people will want to use these trains, fine, you will keep them there. Still, I do not believe you are fulfilling your service obligation to the population. I may be wrong but this is my feeling.

Mr. MacMillan: It is a very difficult problem. It is probably the most difficult problem we have to deal with. There are some people who would use the Transcontinental train but

[Interprétation]

M. Corbin: Oui, à sa disparition des réseaux transcontinentaux.

M. MacMillan: Oui. Vous vous souviendrez que le train Océan faisait partie de l'autre réseau principal jusqu'à 1967. À l'époque, nous voulions assurer à tous les habitants du Canada le plus d'occasions possibles de participer aux célébrations du centenaire et de l'expo. À titre expérimental, nous avons fait passer le train Océan par Edmundston. Nous l'avons retiré ainsi du territoire où les voyageurs en train sont plus nombreux. Les gens de la région en sont venus à la conclusion qu'il était préférable que le train reprenne le parcours lui permettant de desservir un plus grand nombre de gens. Malheureusement, dans la région d'Edmundston, il n'y a que la ville d'Edmundston même et quelques autres endroits où les gens peuvent prendre le train. Cette région n'offre pas les mêmes possibilités sur le plan commercial que d'autres secteurs du pays.

M. Corbin: Monsieur MacMillan, en toute déférence je comprends votre opinion mais si nous ne tenons compte que des aspects frais ou épargne, nous nous éloignons de l'aspect service et nous laissons une grande partie de la population du Nouveau-Brunswick sans services convenables. Le service est l'une de vos priorités. Il ne s'agit pas de faire de l'argent ou de couvrir des déficits. La situation s'est détériorée à un tel point qu'il faudra bientôt retirer même le wagon Budd qui part d'Edmundston pour se rendre à Moncton et Montréal. Je reviens à l'observation faite par M. Howe voulant qu'il y ait sans qu'on le veuille un genre de dégradation du service. Je sais que vous ne faites pas d'efforts pour décourager les passagers qui se servent de ces trains, mais les résultats sont les mêmes. De nos jours, on ne peut vraiment pas s'attendre à ce que les gens partent d'Edmundston et se rendent à Montréal, une distance de plus de 300 milles, en voyageant dans un wagon Budd. Ce n'est ni logique ni humain. Même si ce n'est pas voulu, il y a des lacunes du côté service. Tant que les gens voudront se servir de ces trains, vous les conserverez. Je ne trouve toutefois pas que vous assuriez des services convenables à la population. J'ai peut-être tort mais c'est ce que je pense.

M. MacMillan: Il s'agit peut-être du problème le plus difficile que nous ayons à résoudre. Il y a des gens qui utiliseraient le train transcontinental mais ils ne sont malheureux

[Text]

unfortunately there are not enough to in any way defray the expense of using it. I advisedly use that phrase "in any way" because as we interpret the legislation that was enacted a couple of years ago we are directed and we have a duty imposed on us to do just that—to examine each of these services and to determine whether or not they meet the standards that are contemplated in the Act.

We are always facing a dilemma in a case of this nature. I agree with you that the Budd and the RDC equipment in its original conformation as it comes from the factory does not lend itself at all well to a long journey. we have resealed these cars. We are investigating the feeding opportunities in the cars. Places will be chosen in which we can make better use of them in cases such as you mentioned.

There are other alternatives for Edmundston. They would not be accepted without qualification but it might be an instance in which we are providing better service by putting on a good bus and moving the passengers by bus up to the main line of the railway. These matters are all under investigation. There has been a great deal of discussion about this as you well know.

• 1600

Mr. Corbin: I am sure, Mr. MacMillan, that you will find the population up there most co-operative in their efforts to help you solve some of the problems. On the other hand—and I do not want to belabour the point too much—if I may come back to your decision to abandon the Ocean Limited, I must say I regret it. I still regret very much your lack of consultation with the people of the area and your unilateral announcement that this train would be abandoned. If the people want to hear more of the facts, well they can come well ask the CTC to hold a public hearing and you left it at that.

Surely as far as public relations go you are most conscious of your relations with the public at large generally. That was a damnable attitude when the population some three years earlier had asked and pleaded for this train and when they make decent efforts to use it. Your decision to abandon it without prior consultation—simply serving them notices from time to time that if they did not use it more, they were going to lose it. I regret this very much.

If I may come back to a matter I brought up with Mr. Macdougall at the two meetings we have had with them back in New Brunswick—one in Fredericton, with the Premier of the Province, and another one in Edmund-

[Interpretation]

sement pas assez nombreux pour qu'il vaille la peine de l'utiliser. La loi qui a été adoptée il y a 2 ans nous impose le devoir d'étudier chacun de ces services et de déterminer s'ils répondent ou non aux normes exposées dans la loi.

Nous faisons toujours face à un dilemme dans des cas de ce genre. Je suis d'accord avec vous, l'équipement Budd et RDC ne se prête pas très bien à de longs voyages mais nous avons modifié ces wagons. Nous faisons une étude sur les services de restauration dans les wagons. Nous choisirons les endroits où nous pouvons le mieux nous en servir dans les cas que vous avez mentionnés.

Il y a d'autres choix possibles pour Edmundston. Ils ne seraient peut être pas acceptés immédiatement. Nous pourrions par exemple assurer un meilleur service en transportant les passagers par autobus jusqu'à la ligne principale de la voie ferrée. Nous étudions toutes ces questions et vous savez très bien que nous en avons longuement discuté.

M. Corbin: Je suis certain, Monsieur MacMillan que la population de cette région est disposée à collaborer avec vous pour vous aider à résoudre certains des problèmes. Par ailleurs, je ne veux pas m'attarder à cette question, je dois dire que je regrette votre décision d'avoir abandonné Ocean Limited. Je regrette que vous n'ayez pas consulté les habitants de la région et que vous ayez annoncé que ce train serait supprimé. Si les gens veulent en savoir plus long, ils peuvent demander à la CCT de tenir une audition publique, ils n'ont pas d'autre choix.

Vous êtes certainement conscients de vos rapports avec le public en général. Cette attitude que vous avez adoptée était méprisante. La population, il y a trois ans, avait demandé à obtenir ce train. Ils ont fait des efforts pour l'utiliser et vous décidez de supprimer le train sans consultation préalable. Vous leur envoyez des avis de temps à autres leur disant que s'ils ne l'utilisent pas davantage, ils perdront ce service et je regrette que finalement vous en soyez venu à la décision de le supprimer.

M. MacDougall, je reviens aux deux réunions que nous avons tenues avec eux, l'une à Fredericton avec le premier ministre de la province, l'autre à Edmundston avec les maires et les Chambres de commerce. En tant que

[Texte]

ston with the mayors and the boards of trade of the—with respect to your announced intention to discontinue that train.

I, as a member of Parliament, have had to bear the brunt of that decision. The public came to me and I had to go to the public to explain your attitudes and your announcements and your decisions. You know darn well that I had nothing to do with it. I was not consulted, like the population, and yet the public comes to us and we are expected to defend your position. I can tell you that in the I am going to disassociate myself completely with that sort of thing unless I am more informed. If you would like to consult me, my office door and my telephone line is open at all times. But from now on the public is going to know that these decisions are yours and yours only. I would expect you to explain them in a satisfactory manner to the public and, when warranted, that you consult with the public before arriving at these decisions. I appreciate your pretty hard position but still it is a matter of good human relations as decent human beings. It is not just business. By golly, we are human first of all.

Mr. MacMillan: I am rather surprised to hear you say there was no prior discussion with the public because I have been very conscious of this. I know of meetings that have been going on, I would have said for months, with various groups in Edmundston and in Fredericton and in Moncton.

Mr. Corbin: Well, sir, with all respect, I would not want you to put that on the record at this time. I think you had better look under your desk.

Mr. Vaughan: I think it is a question that you are both saying the same thing. There was 60 days' notice, this is what Mr. MacMillan was saying. After that, there were many meetings that took place. You are saying there should have been prior consultation before the decision and the announcement was made.

Mr. Corbin: Why not? Give me one good reason why not? Why not have these consultations on a low level with the municipalities, with the boards of trade and so on? I mean a public release can do so much good but it does not solve the basic problem as far as the population is concerned.

Mr. MacMillan: We are grateful for your ideas, Mr. Corbin, and we will take them into consideration. I actually thought it had been done. That is what I told you a minute ago.

Mr. Corbin: Well I thank you for taking note of that representation because my posi-

[Interprétation]

député, j'ai eu à soutenir le choc de cette décision. Le public est venu se plaindre et j'ai dû lui expliquer votre décision. Vous savez fort bien que je n'ai rien à y voir. Je n'ai même pas été consulté, pourtant, c'est à nous que le public vient s'adresser et l'on s'attend que nous puissions défendre votre position. À l'avenir, je vais me dissocier complètement de ce genre de chose, à moins qu'on ne me tienne au courant. Si vous voulez me consulter, je suis toujours à mon bureau, vous pouvez prendre rendez-vous et mon numéro de téléphone est connu. À partir de maintenant le public saura que ces décisions ont été prises par vous uniquement, et je vous demanderais d'expliquer la situation au public et au besoin de le consulter avant d'en arriver à une telle décision. Je sais que vous êtes dans une position difficile, mais il s'agit ici de maintenir des relations humaines. N'oubliez pas qu'il y a des êtres humains en cause.

M. MacMillan: Je suis surpris de vous entendre dire qu'il n'y a pas eu de discussion au préalable. Je sais qu'il y a eu des réunions, des réunions qui ont duré plusieurs mois, avec divers groupes à Edmundston, Fredericton et Moncton.

M. Corbin: Je ne voudrais pas que cela paraisse au compte-rendu. Regardez sous votre pupitre.

M. Vaughan: Je pense que vous dites tous deux la même chose. Il y a eu un avis de 60 jours. Ensuite, on a tenu de nombreuses réunions. Vous dites pourtant qu'il aurait dû y avoir consultation au préalable.

M. Corbin: Pourquoi n'y a-t-il pas eu de consultation avec la municipalité, avec les Chambres de commerce? Donnez-moi une seule bonne raison. Un communiqué au public ne règle pas les problèmes fondamentaux, en ce qui concerne la population.

M. MacMillan: Nous vous remercions de vos idées, nous en tiendrons compte. Je croyais que cela s'était fait, comme je vous l'ai dit.

M. Corbin: Je vous remercie de tenir compte de mes instances, parce que ma posi-

[Text]

tion as a member of Parliament is pretty ticklish on this point. I have to make my position very clear to the population. I am willing to take my responsibilities and I am sure you are taking yours.

• 1605

I would like to bring up another matter, Mr. Chairman, if I may have an extra three or four minutes.

It seems to be your unannounced policy to hire imported labour or help for work in your hotels when there is sufficient Canadian labour available. I have read letters from some of your officials in Montreal to the effect that Canadians are not properly trained to work in your hotels at various levels, management and so on. For this reason, you are importing European help. Do you not have a training program for Canadians to take up these responsible positions in your management teams?

Mr. MacMillan: Well I have no personal knowledge of the first portion of your statement. The answer to the second part is affirmative. We do have a program and our hotel system is to the best of my knowledge very largely managed by Canadians. Certainly the hotel in your part of the world in Halifax is in the hands of a Canadian, a young man that was here in the Chateau Laurier for quite some time. It may be that to obtain the services of a specialist in some branch of the hotel business we have gone elsewhere to get such an individual because that becomes an important part of the training program.

Mr. Corbin: Was this done after a serious effort on your part to look for this type of talent or labour on the Canadian scene? Was this done after efforts on your part to train Canadians to assume these jobs?

Mr. MacMillan: Yes. As I say, we do train them.

Mr. Corbin: Is this training very expensive? What scale is it going on?

Mr. MacMillan: I do not think it is on any scale at all. I have no knowledge of it but it is quite possible that searching for a particular talent they may have hired someone from Europe where there are very large numbers of trained hotelier and have brought them over here. I suggest to you that this is justifiable because it provides us with experienced people in a particular field of the hotel business who can train our own people. There is

[Interpretation]

tion en tant que député est assez épineuse. Je veux que la population connaisse ma position. Je suis prêt à prendre mes responsabilités, mais je voudrais être certain que vous preniez les vôtres.

Me permettriez-vous de soulever un autre sujet, monsieur le président. Cela me prendra encore trois ou quatre minutes. Je voudrais traiter de votre politique non déclarée d'embauche d'ouvriers et d'employés étrangers pour travailler dans les hôtels alors qu'il y a des travailleurs canadiens disponibles. J'ai lu les lettres de certains de vos hauts fonctionnaires à Montréal et il semble que les Canadiens ne sont pas formés pour occuper divers emplois dans vos hôtels, que ce soit au niveau de la gestion ou de l'administration ou aux autres niveaux. C'est pourquoi vous faites venir des travailleurs européens. Voici ma question: N'avez-vous pas un programme de formation qui permettrait à des Canadiens d'occuper des postes de ce genre au sein de vos équipes administratives?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant de la première partie de votre déclaration. Pour ce qui est de la deuxième partie, la réponse est oui. Nous avons un programme, et nos hôtels, sont, autant que je le sache, gérés en grande partie par des Canadiens. Je suis certain que l'hôtel à Halifax est géré par un Canadien qui a déjà travaillé ici au Chateau Laurier pendant un certain temps. Il se peut que pour obtenir les services d'un spécialiste dans certains domaines de l'hôtellerie nous ayons dû aller recruter l'expert ailleurs. Cela devient une partie importante du programme de formation.

M. Corbin: Avez-vous tenté d'obtenir ces talents ici avant d'embaucher des étrangers? Avez-vous tenté de former des Canadiens pour occuper ce poste?

M. MacMillan: Oui, nous les formons.

M. Corbin: Est-ce que cette formation est très coûteuse? Sur quelle échelle se fait-elle?

Mr. MacMillan: Il n'y a pas d'échelle, je ne suis pas au courant de cela, mais il est possible que lorsque nous avons recherché un talent particulier, nous ayons dû avoir recours à un expert européen où il y a beaucoup d'hôteliers formés. Je vous dis donc que cela me semble justifiable parce que cela nous fournit des gens d'expérience dans le domaine particulier de l'hôtellerie qui peuvent en former d'autres. Le Canadien National ne

[Texte]

no policy on the part of the Canadian National in any branch of its activities to look to populating the railway or its arms with non-Canadians.

Mr. Corbin: Well I appreciate that there would be no such policy, Mr. MacMillan. I am still led to believe nevertheless that there is this practice going on whereby some preference seems to be given to European imports for certain jobs. Would I be correct in assuming that

Mr. MacMillan: There can be no basis for that other than as I suggested to you, an isolated instance where we had to have talents which were not available domestically.

Mr. Corbin: Thank you. I think that I should forward to you on a personal basis a copy of a letter I have received from your man in charge of hotels in Montreal, for your comments, sir.

Mr. MacMillan: I would like to have that.

Mr. Corbin: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. MacMillan, just before Christmas in the London area you had a 10 per cent cut in the staff of the freight sheds. How many employees did you lay off in the freight sheds in the London area?

• 1610

Mr. MacMillan: I will have to see if we know, Mr. Turner.

We do not have any figures here. The number of freight shed employees as you remember goes up and down reflecting the volume of traffic. These people are normally temporarily laid off. There was no general lay off prevalent at that time. It must have reflected a situation in the London shed that was decided on a local basis. I could get you the number if you wish.

Mr. Turner (London East): Are you aware that there was freight left in the sheds every morning because they had no drivers to take it out?

Mr. MacMillan: Were these drivers?

Mr. Turner (London East): Drivers and shed helpers. How much overtime did you pay in the next month or so?

Mr. MacMillan: I do not know, but I can find those things out for you, if you like.

[Interprétation]

veut pas particulièrement engager en nombre considérable des gens de l'extérieur.

M. Corbin: Je suis heureux qu'il n'y ait pas de politique de ce genre, mais je crois malgré tout que l'on semble donner une certaine préférence aux Européens pour certains emplois. Est-ce juste?

M. MacMillan: Non. Je suis certain que cela n'est pas fondé, mais il se peut qu'il y ait eu des cas isolés où nous avons fait venir des Européens parce que nous n'avions pas de spécialistes disponibles au pays.

M. Corbin: Merci. Je vous enverrai copie d'une lettre que j'ai reçue d'un de vos gérants à Montréal.

M. MacMillan: J'aimerais l'avoir.

M. Corbin: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): J'aurais une question à poser à M. MacMillan. Juste avant Noël, dans la région de London, vous avez diminué de 10 p. 100 votre personnel des hangars à marchandises. Combien d'employés avez-vous mis à pied dans cette région?

M. MacMillan: Je vais tenter de voir si nous avons ce renseignement, monsieur Turner.

Nous n'avons pas de chiffres ici. Le personnel des hangars à marchandises correspond à la quantité de marchandises à manutentionner. Ces personnes sont ordinairement mises à pied temporairement. Il n'y a pas eu de mises à pied générales à ce moment-là. S'il y a eu des mises à pied c'est parce qu'il y avait moins de travail dans le hangar de London. Je peux vous obtenir le nombre d'employés mis à pied, si vous le désirez.

M. Turner (London-Est): Êtes-vous au courant que des cargaisons sont demeurées chaque matin dans les hangars faute de camionneurs pour les transporter?

M. MacMillan: S'agissait-il de camionneurs?

M. Turner (London-Est): De camionneurs et de manœuvres. Combien de surtemps avez-vous payé le mois suivant?

M. MacMillan: Je l'ignore, mais je peux retrouver ce renseignement, si vous le voulez.

[Text]

Mr. Turner (London East): Roughly around \$40,000. I saw a copy of a letter from an official which said that this would have employed 40 helpers and drivers in the London area. Why lay them off if you are going to pay overtime?

Mr. MacMillan: It would not sound like a very good piece of business for us to lay off a bunch of people and then pay out in overtime more than we would have paid in straight time.

Mr. Turner (London East): I suggest you check the mail because I saw a copy of a letter where they paid out over \$40,000 in overtime.

Recently in the last few years we have gone in to what we call "area management" and this is a new system compared to the old system. What is the difference of the cost of operating the new system compared to the old?

Mr. MacMillan: I should describe the system, perhaps, for the benefit of the other members of the Committee. It was a system of management we instituted on January 1, 1961, and it replaced a line organization which contemplated that in various parts of the country there would be an operating officer in charge and existing alongside of him but with very little connection between the two was the solicitation and sales staff. The area management concept was based upon the desirability to constitute business units where we had management on a local basis responsible for both the operation of the physical plant and the solicitation and servicing of the traffic. The result of the introduction of the area was the creation of—I think we began with—19 areas throughout Canada. Since that time the number has been reduced to 17. For example, in London, Ontario, we have a local management responsible for the entire activities of the railway from about Hamilton and you will have to correct me, Mr. Turner, if I am a little out here—I think it was Hamilton—embracing the lines as far as Sarnia and then in the other direction as far as Windsor. Here the area manager is responsible for both sales and solicitation and servicing and on the other hand the operation of the facilities required to do the business.

We have more managerial units than we had before 1961. We have a very much more efficient type of management and one which has responded to the increase in volume of our business, and it has been extremely beneficial.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Quarante mille dollars environ. J'ai vu une copie de lettre où un fonctionnaire affirmait que ce montant aurait suffi pour l'embauchage de 40 manœuvres et camionneurs dans la région de London. Pourquoi donc mettre à pied des employés quand vous payez du surtemps à ceux qui restent?

M. MacMillan: Ce n'est certainement pas une bonne affaire que de mettre à pied des ouvriers alors que nous sommes appelés à payer plus que leur salaire régulier pour du surtemps.

M. Turner (London-Est): Je propose que vous vérifiez le courrier, car j'ai moi-même vu une lettre disant que vous aviez payé plus de \$40,000 de surtemps.

Au cours des dernières années, nous avons introduit le système de «gestion par secteur», qui est plus moderne comparé au système antérieur. Quelle est la différence du coût du nouveau système par rapport à l'ancien?

M. MacMillan: Je vais décrire quelque peu ce système afin que les membres du Comité en sachent le mécanisme. Il s'agit d'un système de gestion que nous avons mis en application le 1^{er} janvier 1961. Il remplaçait une organisation linéaire qui prévoyait, en différentes régions du pays, un administrateur en charge et, parallèlement à ce dernier, mais sans grande liaison avec lui, un personnel de sollicitation et de ventes. Le concept de gestion régionale se fondait sur le désir de mettre sur pied des unités commerciales disposant d'un service d'administration au niveau local, qui s'occuperait du fonctionnement des installations ainsi que de la sollicitation d'affaires et du trafic. On a voulu ainsi créer des secteurs, et nous en avons établi au début dix-neuf qui ont été réduits à 17. A London, Ontario, pour ne citer qu'un exemple, il existe un personnel de gestion qui s'occupe de toute l'activité ferroviaire depuis Hamilton—vous pourrez me corriger, monsieur Turner si je me trompe—en passant par Sarnia et jusqu'à Windsor direction opposée. Le directeur régional de ce secteur est responsable des ventes, du service et de la sollicitation ainsi que des installations nécessaires au fonctionnement de l'organisation.

Nous avons aujourd'hui plus d'unités de gestion qu'en 1961. Elles sont beaucoup plus efficaces et ont pu faire face au volume croissant des affaires. Elles se sont révélées profitables.

[Texte]

I suppose if we were to attempt to compare total administrative costs in the one system with those in the old system, my guess would be that we probably are spending more money now than we did before, but as I said the system has paid off handsomely in terms of the volume of work which we have had to do.

• 1615

Mr. Turner (London East): Well is it not true we have less employees and we have more officials?

Mr. MacMillan: It depends. I think this may have occurred during this period. I do not know that they are necessarily related one to the other.

Mr. Turner (London East): Why are all your officials today so frustrated with top management that they are taking early pensions?

Mr. MacMillan: I do not think they are.

Mr. Turner (London East): You just go over the figures in the last 10 years and you will find out that you have had a lot of officials retire. You talk to the officials.

The Chairman: Order, order.

Mr. Turner (London East): Recently we heard quite a bit of talk about the shortage of box cars in the West and what happens when box cars go on a repair track? Do you repair them immediately or do you store them and then repair them when you need them?

Mr. MacMillan: Basically, and I do not think there is any mystery about this, we try to keep our bad order ratio within manageable limits. We try to maintain the equipment in accordance with the demands at any one given point in time. We do not normally store bad order equipment waiting for programming unless there are heavy wrecks and they are going to take a long time and they have to be done in the main shop and then we do. We collect them and try to put a program on to run them through. This is particularly of interest to Mr. Spicer and he may have something that he would like to add to what I have said.

Mr. J. H. Spicer (Vice-Chairman, Transportation and Maintenance, Canadian National Railways): No. I think you have covered all the points I would make, Mr. MacMillan.

[Interprétation]

Si nous devons comparer les coûts administratifs totaux de la nouvelle organisation avec ceux de l'administration antérieure, il est vraisemblable que ces coûts ont accusé une augmentation largement compensée par l'accroissement du chiffre d'affaires.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que nous employons moins de personnel et plus de gestionnaires?

M. MacMillan: Cela dépend. Il se pourrait que cela se soit produit durant cette période. Les deux faits ne sont pas interdépendants.

M. Turner (London-Est): Pourquoi vos administrateurs se sentent-ils frustrés par la direction et demandent-ils une retraite prématurée?

M. MacMillan: Je ne crois pas que telle soit la situation.

M. Turner (London-Est): Étudiez les chiffres des dix dernières années. Vous verrez que beaucoup de fonctionnaires prennent leur retraite.

Le président: De l'ordre, de l'ordre.

M. Turner (London-Est): Nous avons entendu récemment assez de commentaires au sujet de la pénurie de fourgons dans l'Ouest et des circonstances qui entourent leur réparation. Ces fourgons sont-ils réparés sur-le-champ ou bien au fur et à mesure des besoins?

M. MacMillan: Je ne crois pas que cette question soit entourée de mystère. Nous essayons, autant que possible, de maintenir l'équipement défectueux au niveau le plus bas. Nous tentons de maintenir le matériel roulant en bonne condition pour répondre à la demande. Nous n'entreposons généralement pas des wagons défectueux en attendant une planification, à moins que le travail ne doive être entrepris à l'atelier principal, par suite de l'état délabré des fourgons et du temps nécessaire à leur reconditionnement. Ce sujet intéresse plus particulièrement M. Spicer qui voudrait peut-être apporter son point de vue sur ce que j'ai dit.

M. J. H. Spicer (vice-président, transport et entretien, Chemins de fer nationaux du Canada): Je pense que vous avez traité de tous les aspects de la question, monsieur MacMillan.

[Text]

Mr. Turner (London East): I think if you travel around the Canadian National, you will find all kinds of cars that need repairs, but the only time we repair them is when we need them. By the time we get the cars back into service, the business is gone.

Mr. MacMillan: Mr. Turner, I might add this one note that may be the way it looks but that is not the way it actually is. And I am sure you know also that we have had a great deal of difficulty getting our shop work done in the last year or so. It is not easy to man these shops to the point of the work establishment. We do have shopping programs which are sitting there just waiting for us to build up the complement of employees in the shops.

Mr. Turner (London East): You closed down a freight repair shop in London, Ontario, and now you are admitting that possibly it should be reopened.

Mr. MacMillan: I have no knowledge of that. Mr. Spicer may. You mean the old car shop in London?

Mr. Turner (London East): Yes. Montreal just cannot handle the business.

Mr. Spicer: The London shop was out of line from where freight car repairs should be done and was an inefficient shop as far as size was concerned. The work can be much more efficiently performed at Moncton, Montreal and Winnipeg, where our main car shops are located. I think the car situation is such that, as Mr. MacMillan has said, we try to tailor the fleet to match the traffic that we anticipate handling and we do this by buying new cars each year, by repairing the cars in the proper numbers each year but there will be periods in the year when traffic fluctuations result in tight car supply; this is almost inevitable.

Mr. Turner (London East): During the time of hard winter, what we call a hard winter, I have had several complaints about the condition of the power, the diesel units had last winter. There was a shortage of power. Crews were waiting 12, 14, 16 hours in the new yard in Toronto. When they did get the power they were stalling on the Capetown hill. There was no way they could keep these units going. What program do you have to keep these units in repair?

Mr. Spicer: Maybe I could answer that, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Yes, please.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Si vous parcouriez les installations du Canadien-National, vous constateriez qu'il y a nombre de wagons qui réclament des réparations. Nous les mettons en condition selon les besoins. Entre-temps, les occasions d'affaires s'envolent.

M. MacMillan: J'aimerais ajouter, monsieur Turner, que les apparences sont souvent trompeuses. Vous connaissez les difficultés que nous avons eues dans nos ateliers au cours de la dernière année. Il est difficile de doter ces ateliers en personnel adéquat. Nous avons des programmes en souffrance par suite de la pénurie de personnel.

M. Turner (London-Est): Vous avez fermé un atelier de réparation de wagons de transport à London, Ontario; aujourd'hui vous admettez la nécessité de la rétablir.

M. MacMillan: Je n'en suis pas au courant. Peut-être M. Spicer le sait-il. Vous voulez parler de l'ancien atelier de réparation des wagons à London?

M. Turner (London-Est): Oui. Montréal ne peut faire tout l'ouvrage.

M. Spicer: L'atelier de London était hors du circuit où des réparations de fourgons pouvaient être entreprises. De plus ses dimensions restreintes le rendaient inefficace. Les travaux pouvaient avantageusement être faits à Moncton, Montréal et Winnipeg où nos principaux ateliers sont situés. Notre flotte de matériel roulant est, comme l'a dit M. MacMillan, conditionnée par le trafic que nous prévoyons. Nous achetons de nouveaux wagons et en réparons d'autres, de manière à assurer un équilibre que des fluctuations saisonnières viennent troubler. Il en résulte alors une pénurie de wagons; c'est presque inévitable.

M. Turner (London-Est): J'ai reçu beaucoup de plaintes au sujet de la puissance et de la condition des locomotives diesel, durant l'hiver dernier. Les équipes attendaient 12, 14 et 16 heures durant, à Toronto, avant que la puissance des moteurs soit rétablie, pour tomber en panne sur la côte de Capetown. Les locomotives n'étaient pas en condition de servir. Quel programme avez-vous mis sur pied pour réparer ces unités?

M. Spicer: Je pourrais répondre à cela.

M. MacMillan: S'il vous plaît.

[Texte]

Mr. Spicer: Three years ago our availability of motor power, which takes into account the time power is under repair, or has to be repaired because it broke down on the road, was running at about 85 per cent. In other words, the diesel power was available to the transportation department 85 per cent of the time. It is now 90 per cent and averaged that last year. During the winter months, diesel power does fail. We get snow into our traction motors and various other electrical problems but our problems last winter were much less severe than they had been for many, many years, and our availability of diesel power is at its highest level in many years.

• 1620

Mr. Turner (London East): Have you any shortage of diesel mechanics and electricians? I understand you have a program in Montreal where you train these fellows. When they graduate do they stay with the Canadian National or do they go to other industries at higher wages?

Mr. MacMillan: I am afraid that machinists in some cases do go. We are competing in that market against the aircraft manufacturers and many specialized machine shops because, as you know, the product of our apprentice system is a highly trained machinist. He is able to walk out and get himself a job, in many instances, at substantially more money than the railway machinists are paid, but he takes with that the disabilities of unpredictable lay-offs, the cutting down and closing out some of the shops. It may be somewhat of a mixed blessing when this does occur.

Mr. Turner (London East): In the passenger service, you have apparently a new system where you do not store cars at London, Ontario. When trains come in there the conductor wires ahead he needs equipment. If there is no equipment to put on, naturally the people stand or sit on suitcases. If you travel between Toronto and Ottawa, it is now so bad you cannot get a drink of water or even a sandwich. By providing this type of service, there is no way that people are going to stay with the railroad. You have to be ahead of the public and give them the service they require. The conditions under which people have to travel between Ottawa and Toronto are a disgrace. Are you doing anything to eliminate these problems?

Mr. MacMillan: I did not hear the question, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Are you doing anything to eliminate the problems that mem-

[Interprétation]

M. Spicer: Il y a trois ans, la puissance disponible, compte tenu du temps de réparation, était d'environ 5 p. 100, c'est-à-dire que la puissance diesel était disponible pour le ministère des Transports durant 85 p. 100 du temps. Aujourd'hui nous avons atteint 90 p. 100, ce qui était la moyenne de l'an dernier. Au cours des mois d'hiver, les appareils diesel tombent en panne. La neige pénètre dans les moteurs et nous avons à faire face à des difficultés d'ordre électrique. Ces problèmes ont été moins graves l'hiver dernier, qu'au cours des hivers précédents.

M. Turner (London-Est): Y a-t-il pénurie de mécaniciens diesel et d'électriciens? Vous avez un programme de formation à Montréal. Les jeunes diplômés restent-ils au CN ou bien sont-ils engagés par d'autres industries à de meilleures conditions?

M. MacMillan: Les machinistes nous abandonnent parfois. Nous faisons face à forte concurrence de la part des fabricants d'avions et de plusieurs ateliers mécaniques spécialisés qui ont besoin des jeunes recrues hautement spécialisées que nous formons. Celles-ci sont en mesure d'obtenir facilement un emploi sensiblement mieux rétribué que celui du chemin de fer. Elles prennent cependant les risques de mise à pied, de réduction de personnel ou de fermetures de l'entreprise, de sorte que c'est une situation qui ne va pas sans désavantages.

M. Turner (London-Est): En ce qui concerne le service des passagers, vous n'entrez plus de wagons à London, Ontario. Le conducteur réquisitionne par câble l'équipement nécessaire. S'il n'en existe pas, les voyageurs s'assoient sur leurs valises et attendent. Entre Toronto et Ottawa, on ne peut même pas se désaltérer ni obtenir un sandwich. Ce genre de service fera fuir les clients dont il faut, au contraire, prévenir les désirs. Les conditions de voyage entre Ottawa et Toronto sont honteuses. Faites-vous quelque chose pour remédier à cette situation?

M. MacMillan: Je n'ai pas entendu votre question, M. Turner.

M. Turner (London-Est): Que faites-vous pour améliorer le service actuel aux passa-

[Text]

bers of Parliament hear about the passenger service, the service that you are now performing?

Mr. MacMillan: The equipment we are using between Toronto and London is the newest equipment we own, this is the Tempo equipment. I have never heard any complaints about that equipment at all. I am surprised to hear you say that it is not acceptable.

We have complimentary observations about the service from Ottawa to Toronto all the time. I had one member of Parliament today at noon speak in very complimentary terms about this very service.

Mr. Turner (London East): I would suggest you ride between Toronto and Ottawa to see what type of service you provide. Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. We would like to say welcome back to Mr. MacMillan and his colleagues. We enjoyed having them last year. I do not know how they felt about it, but I suspect we will be seeing more of you this year than we did on the previous occasion.

I would like to ask, first, Mr. Chairman and Mr. MacMillan, if you could give me a projection of the interest on the company's debt for the next future years, whatever number you might have. For 1970 you have estimated \$77 million for interest on debts. What does it look like for 1971, 1972, 1973?

Mr. MacMillan: Do we have that, Mr. Corner?

Mr. W. R. Corner (Vice-Chairman and Comptroller, Canadian National Railways): No, as you know we had this interest cost in 1969 that we have reported as being \$3.8 million in excess of 1968, and it now totals \$74.2 million.

We are anticipating that this burden will be somewhat higher in 1970, but do not foresee any borrowings at this stage. We just realistically put a price tag on the existing interest rates and it is that that brings about an increase in this charge to us.

Mr. Benjamin: You have not done any projections then for what you think you might be hit with for interest on debts in 1971 or 1972?

Mr. Corner: That would be straight speculation. At this stage we do not contemplate any change in the debt.

[Interpretation]

gers, au sujet duquel les députés reçoivent des plaintes?

M. MacMillan: L'équipement que nous utilisons entre Toronto et London, est le plus moderne que nous ayons. C'est l'équipement Tempo. Je n'ai jamais entendu de récrimination à son sujet. Je suis surpris de vous entendre dire qu'il n'est pas adéquat.

Nous recevons des félicitations pour le service entre Ottawa et Toronto et, pas plus tard que ce midi, un député nous en a encore fait compliment.

M. Turner (London-Est): Je vous propose de voyager entre Ottawa et Toronto pour vous en rendre compte. Merci beaucoup, monsieur.

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à M. MacMillan et à ses collègues dont nous avons beaucoup apprécié la présence l'an dernier. Je ne sais pas ce qu'ils en pensent, mais nous croyons devoir les retenir encore plus longtemps cette fois-ci.

Je voudrais, en premier lieu, connaître le montant probable des intérêts sur la dette de la compagnie pour les années à venir. Ce chiffre s'élève à environ 70 millions de dollars pour 1970. Quel sera-t-il pour 1971, 1972 et 1973?

M. MacMillan: Avons-nous ce renseignement, M. Corner?

M. W. R. Corner (vice-président et contrôleur, Chemins de fer nationaux du Canada): Non. Comme vous le savez, nous avons ce chiffre pour 1969 qui excédait de 3.8 millions de dollars celui de l'année 1968. Il se monte aujourd'hui à 74.2 millions de dollars.

La dette sera plus lourde en 1970, mais nous ne prévoyons pas, jusqu'ici, la nécessité de contracter un emprunt. Nous avons, pour être réalistes, fixé les taux d'intérêt existants, ce qui accroît nos engagements.

M. Benjamin: Vous n'avez donc pas fait de prévisions concernant ces intérêts pour les années 1971 et 1972?

M. Corner: Ce serait de la spéculation pure. A ce stade, nous ne prévoyons pas de modification dans la dette.

[Texte]

Mr. MacMillan: This will really reflect interest rates at the time we have to roll over some of the debt. I think it would be unrealistic for us to assume we are going to be able to do some of these at the rates which are now being paid. The rate will go up, there is no question about that. I think the unfortunate part is that we have not done any arithmetic to be able to give you an intelligent answer to your question, but the debt servicing will continue to rise as long as the trend of interest rates generally is going up.

• 1625

For example, there is one redemption—it was referred to this morning—which arises on January 16, 1971. There is a \$40 million issue maturing then. The prevailing interest rate is 2.78 per cent and I would think it would be remarkable for us to refund that next January at any rate remotely approaching 2.78, and so the interest will increase.

Mr. Benjamin: In the process of obvious rolling over of debt, redeeming at low rates and borrowing at high rates, would it not be reasonable to assume that we could expect some trend of increase in interest on debt? I notice 1967 it was \$65 million; it went up \$4.5 million in 1968; \$3.8 million in 1969 and is estimated will be up \$3 million in 1970. Would it be reasonable to guess, at least, that this sort of trend will continue, for the next year or two?

Mr. MacMillan: Yes, I think it would be.

Mr. Benjamin: In this roll over of debts, what is the general policy of the company? In the redemption of your long-term debt as bond issues come due, is there any policy that you would borrow more on the public market or is it your policy to try to get more on the shareholders' equity debt position just as the Government of Canada requires larger ownership, direct ownership of the shares of the company.

Mr. MacMillan: It is many years since the Canadian National has gone to the market with an issue of bonds or any other securities. In the period since that time, our redemptions have been refinanced under the Refunding Act of the railway by the Minister of Finance. We do these on a five-year basis at an interest rate which is slightly below the then prevailing marketplace price. That is what will happen to these issues which will mature in the next year or two, I expect.

Mr. Benjamin: For example, the \$70 million worth of matured bonds that were redeemed on September 15, 1969, they were 2½.

[Interprétation]

M. MacMillan: Cette mesure reflétera les taux d'intérêt de la dette au moment où il nous faudra en rembourser une partie. Il serait présomptueux qu'on puisse le faire au taux actuel qui augmentera sans doute. Le fait est que nous n'avons pas fait des calculs nous permettant de vous donner une réponse sensée. Il est certain toutefois que le service de la dette sera plus lourd pour autant que le taux d'intérêt tende généralement vers la hausse.

Prenons l'exemple de l'amortissement que nous avons signalé ce matin. Il s'agit d'une émission de 40 millions de dollars qui vient à échéance le 1^{er} janvier 1971. Le taux d'intérêt en est de 2.78 p. 100 et il nous sera impossible de remplacer ce montant à un taux approchant, même de loin, ce dernier. Par conséquent, l'intérêt augmentera.

M. Benjamin: Le procédé qui consiste à rembourser des dettes à faible taux d'intérêt pour en contracter de nouvelles à un intérêt plus élevé n'augmenterait-il pas le montant total des intérêts servis? Je note qu'en 1967, ce montant était de 65 millions de dollars et il a augmenté de 4.5 millions en 1968 et de 3.6 millions en 1969 alors que l'augmentation pour 1970 est estimée à 3 millions de dollars.

Peut-on prévoir si cette tendance se maintiendra encore pour un ou deux ans?

M. MacMillan: Je pense que oui.

M. Benjamin: Quelle est la ligne de conduite de la compagnie en ce qui concerne les remboursements? L'amortissement de vos dettes à long terme implique-t-il que vous lanciez de nouveaux emprunts sur le marché, ou bien faites-vous appel à la portion impayée du capital souscrit par les actionnaires, à l'instar du gouvernement canadien qui requiert une part plus importante de propriété des actions d'une compagnie?

M. MacMillan: Il y a longtemps que le CN n'a pas eu recours aux emprunts publics par le moyen d'obligations ou d'autres titres. Nos amortissements ont été refinancés par le ministère des Finances aux termes de la Loi de remboursement relative aux chemins de fer Nationaux du Canada, pour une période de cinq ans à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché. Ce sera sans doute le cas pour les obligations venant à échéance au cours des deux prochaines années.

M. Benjamin: Le taux d'intérêt des obligations échues le 15 septembre 1969, s'élevant à 70 millions de dollars, était-il de 2-7/8?

[Text]

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Benjamin: Then, on the other side of the coin under the Refunding Act of 1955 you obtained \$50 million. What interest rate would that be at?

Mr. Corner: That was at 7.9375 per cent.

Mr. Benjamin: 7.9.

Mr. Corner: 7.9375, 7-15/16.

Mr. Benjamin: Yes, 7-15/16. All right, we will say 8 per cent. So you have an increase right there of almost $4\frac{1}{2}$ per cent about 4 per cent, just in that roll over alone. What you are faced with then is that net operating revenues will have to increase by the same ratio in order not to have to get increasing amounts from Parliament.

• 1630

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Benjamin: I wish you luck.

Mr. MacMillan: Thank you, we need it.

Mr. Benjamin: We will be in to that matter, I am sure, later on in this Committee and I hope you, Mr. MacMillan, and your officials will feel free to provide this Committee with any alternative solutions you can think of that would be in the best interests of not only the Canadian National Railways Company, but the Canadian public, in terms of this stacked deck you have been working against since 1923.

Mr. MacMillan: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. MacMillan or his officials may not have these figures with them, but I would appreciate getting them if they are available in this or a similar form. I would like to continue with some questions that Mr. Turner asked concerning railway boxcars, more specifically those that are in grain movement.

What is the total number of railway cars the Canadian National has that are suitable for grain movement? You could give an estimated figure on all lines on the system.

Mr. MacMillan: All types?

Mr. Benjamin: No, that would be suitable for grain loading—boxes. However, there may be some hopper cars you could use.

[Interpretation]

M. MacMillan: Oui.

M. Benjamin: Et, en vertu de la Loi de remboursement de 1955, vous avez obtenu 50 millions de dollars en contrepartie. Quel intérêt vous a-t-on consenti?

M. Corner: Le taux était de 7.9375 p. 100.

M. Benjamin: 7.9.

M. Corner: 7.9375

M. Benjamin: Oui, 7-15/16. Disons 8 p. 100, soit une augmentation de près de 4-1/8 p. 100, ou 4 p. 100 pour ce seul remboursement. Vous devez donc prévoir une augmentation correspondante des revenus pour ne pas faire appel au Parlement pour des montants supplémentaires.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance.

M. MacMillan: Merci. Nous en aurons besoin.

M. Benjamin: Nous serons sans doute appelés à revoir cette question en Comité et j'espère, M. MacMillan, que vous-même et vos collègues pourrez fournir au Comité des solutions de rechange qui, selon vous, seraient plus avantageuses pour les chemins de fer nationaux et le public canadien eu égard à cette dette accumulée depuis 1923.

M. MacMillan: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suppose que monsieur MacMillan ou les représentants du ministère n'ont pas ces chiffres avec eux, mais j'aimerais les avoir sous cette forme ou sous une forme semblable. Je voudrais maintenant commenter certaines questions que monsieur Turner a posées à propos des wagons de marchandises et plus spécialement ceux qui servent au transport des grains.

Quel est le nombre de wagons dont dispose le National-Canadien et qui conviennent au transport des grains. Donnez-nous un chiffre d'ensemble approximatif.

M. MacMillan: Tous les wagons?

M. Benjamin: Uniquement ceux qui conviennent au transport des grains. Vous utilisez peut-être des wagons-trémies.

[Texte]

Mr. MacMillan: Well, we have used covered hoppers. We would have to look at the inventory. One of my officials will look it up for me.

Mr. Benjamin: I was wondering what the ratio of boxcars to hopper cars was—an estimate will be good enough—in the grain movement as compared to the total number that you have on the system?

Mr. MacMillan: I think we have about 8,000 cars on grain at the moment. Is that about right, Mr. Spicer?

Mr. Spicer: It is closer to 9,000 now.

Mr. MacMillan: It is about 9,000. That is on eastern and western lines.

Mr. Benjamin: In the grain system.

Mr. Spicer: That is western lines.

Mr. Benjamin: Could you estimate about how many move grain on the eastern line? A couple of thousand cars?

Mr. Spicer: At the moment there are no cars on grain service on eastern lines—or very few.

Mr. Benjamin: Very few. Are they moving feed grains or screenings?

Mr. Spicer: Just mill grain coming down east.

Mr. Benjamin: It might be 1,000 cars?

Mr. Spicer: I would think that would be the maximum.

Mr. Benjamin: And the total number on your inventory of boxcars and hoppers that might be suitable for grain loading is approximately what—30,000 or 40,000?

Mr. MacMillan: Unfortunately, we do not break them up that way, but we can get it. We have 75,000 boxes, flats and stockcars, for example.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacMillan: Gondolas and hoppers, 26,264. I would estimate about 50,000.

Mr. Benjamin: I remember seeing a figure of 40,000 or more, but this was several years ago. Would probably 50,000 boxes plus a few of your covered hoppers that might be suitable for grain loading be a reasonable guess?

[Interprétation]

M. MacMillan: Nous avons en effet employé des wagons-trémies couverts. Il faudrait consulter l'inventaire.

M. Benjamin: Je voudrais savoir quelle est la proportion des wagons utilisés pour les grains par rapport à celui des wagons-trémies.

M. MacMillan: Je crois que nous avons près de 8,000 wagons affectés au transport des grains. N'est-ce pas, monsieur Spicer?

M. Spicer: Le chiffre approche même 9,000.

M. MacMillan: Il y en a donc à peu près 9,000 à la fois sur le réseau de l'est et celui de l'ouest.

M. Benjamin: Pour les grains.

M. Spicer: Il s'agit uniquement du réseau de l'Ouest.

M. Benjamin: Pourriez-vous nous dire combien il y en a sur le réseau de l'Est? Deux mille wagons?

M. Spicer: Pour le moment, il n'y a pas ou très peu de wagons affectés au transport des grains sur le réseau de l'Est.

M. Benjamin: Très peu. Mais s'agit-il de graines fourragères ou de poussier?

M. Spicer: Il ne s'agit que de grains qui descendent dans l'Est.

M. Benjamin: Il y aurait 1,000 wagons?

M. Spicer: Je crois que ce serait un maximum.

M. Benjamin: Et le total des wagons de marchandises ou des wagons-trémies qui peuvent servir au transport des grains est-il 30,000 ou 40,000?

M. MacMillan: Malheureusement, nous n'avons jamais fait de calculs de cette façon, mais nous pourrions le faire. Nous avons 75,000 wagons de marchandises y compris les wagons à bestiaux.

M. Benjamin: Oui.

M. MacMillan: Nous avons 26,264 plates-formes roulantes et wagons-trémies. En tout, cela doit faire 50,000.

M. Spicer: Je me souviens d'avoir vu un chiffre qui tournait autour de 40,000. Mais il y a plusieurs années de cela. 50,000 wagons plus quelques wagons-trémies couverts me semblent être assez proche de la réalité.

[Text]

Mr. Spicer: If you take all the covered hoppers in our fleet and all the boxcars that have not the wide doors, I would guess the total would be close to 50,000.

Mr. Benjamin: So today about one-fifth of your rolling stock that is suitable for grain movement is in grain movement?

• 1635

Mr. MacMillan: That would flow from your calculations.

Mr. Benjamin: There are 10,000 presently in grain movement out of approximately 50,000.

I would appreciate having in the next week or two some information on the average number of cars in grain movement, I am particularly interested in western lines, for the past three or four years, the average in any given crop or calendar year, whichever is the most suitable to calculate. What I am getting at is this. In the previous three or four weeks we had a situation at the Lakehead, for example, where terminal elevator companies could not operate at full unload capacity because they did not have a sufficient backlog of cars to allow them to put on full crews of men, or they would have their backlog unloaded in one shift and they would have to lay them all off. In order to meet the objective on July 31 of the four bushel quota at all the country elevator points in the three prairie provinces right now we already have a shortfall of some 6,000 cars and, let us say, half of those are attributable to CN lines. Even with the block system, it seems to me that unless a larger number of cars are placed in the grain movement by both railways than there presently is, we are going to be in a mess again the last two or three weeks of July. It will be similar to the problems that we had last year and the year before. I suppose what I am doing, Mr. MacMillan, is putting in a plea that your railway take a look at increasing the ratio, even if it is only for the next six weeks, of cars in grain movement from 20 per cent to even 22 or 24 per cent.

Mr. MacMillan: We will take a look at that, Mr. Benjamin. I have to tell you that I personally check this grain movement a couple a times a week and when I did it last, which was not many days ago, we were right on target. So far as our commitment was concerned, we had discharged it. There is a basic problem in the movement of grain between the railways and the terminal elevator companies. I am sure you know that before the Lakehead navigation opened up there were thousands of cars under load backed up all

[Interpretation]

M. Spicer: Si vous comptez tous les wagons-trémies couverts et tous les wagons qui n'ont pas de larges portes, je crois que le total approcherait 50,000.

M. Benjamin: Aujourd'hui, par conséquent, un cinquième du matériel roulant qui peut être utilisé pour le transport des grains est en circulation?

M. MacMillan: Cela découle naturellement de nos calculs.

M. Benjamin: Sur 50,000 au total, il y en a effectivement 10,000 qui servent au transport des grains.

Dans une semaine ou deux, j'aimerais connaître la moyenne de wagons affectés au transport des grains, et plus particulièrement dans l'Ouest, au cours des trois ou quatre dernières années, cette moyenne étant établie par campagne agricole ou par année civile selon ce qui est plus facile pour vous. Je veux en venir aux problèmes que certains silos ont eus à Lakehead, par exemple, autour des trois ou quatre semaines passées. Ils n'ont pas pu opérer à plein rendement car ils n'avaient pas assez de wagons en réserve pour leur permettre d'employer des équipes complètes, sinon l'arrière aurait pu être déchargé très rapidement mais il aurait fallu renvoyer les équipes de travail. Pour respecter l'échéance du 31 juillet imposée par le quota des quatre boisseaux à tous les silos des trois provinces des Prairies il nous manque déjà 6,000 wagons et le réseau du National-Canadien en est responsable pour la moitié. Même si l'on adopte le système du zonage, il faudra que les deux compagnies de chemin de fer mettent en circulation un nombre de wagons beaucoup plus important qu'actuellement. Sinon, nous allons connaître les mêmes difficultés à la fin de juillet que celles que nous avons connues ces deux dernières années. Monsieur MacMillan, vous comprenez que c'est un plaidoyer que je vous adresse pour que votre compagnie augmente le nombre des wagons disponibles pour le transport des céréales, ne serait-ce que pour les six semaines à venir et que vous le portiez de 20 à 22 et même 26 p. 100.

M. MacMillan: Nous examinerons cela, monsieur Benjamin. Je dois vous dire que j'ai contrôlé moi-même le transport des céréales plusieurs fois par semaine et, la dernière fois, c'était il y a quelques jours, les objectifs étaient respectés. Il y a un problème inhérent au transport des grains entre les chemins de fer et les compagnies d'élevateurs à grain. Vous savez certainement qu'avant l'ouverture de la navigation à Lakehead, il y avait des milliers de wagons en chargement qui, arrivés à destination, ne pouvaient être

[Texte]

the way and we could not get them to unload. Then they start to ship of course and it just swings the pendulum in the other direction. We have the same situation in Vancouver. On many occasions there have been strings of cars back all the way east as far as Kamloops and then something occurs and they will take an excessive quantity. We are always the devils in the piece when that takes place.

Mr. Benjamin: I am sure you are not referring to this past winter at the Lakehead, and I am sure you are not referring to that situation because, as I am sure you are aware, Mr. MacMillan, starting around December 25 we had something over 65 million bushels of space at the Lakehead.

Mr. MacMillan: And we filled it.

Mr. Benjamin: And you filled it, taking a much longer time than I think was necessary. But that is an argument I can have with the Minister, not with you.

So the backlog that occurs under the present plant that we have for grain handling is, in fact, a part of the operation. There must be a backlog if you are going to keep unloading at full capacity.

Mr. MacMillan: Yes, that is the present methodology.

Mr. Benjamin: There must be a backlog of cars.

Mr. MacMillan: But we are providing mobile storage during this period of time. That is the part that is difficult for me, because we could use any of these cars to move more grain if we could find a place to unload them.

Mr. Benjamin: Do you have any early figures on any reduced turn-around time on cars as a result of the block system?

Mr. Spicer: This is a very, very approximate figure. There has been a reduction in the turn-around cycle on freight cars as a result of the block system. The system is working well, as we see it, and to our knowledge so far as the industry sees it. As Mr. MacMillan pointed out, we have met the block requests of the Wheat Board every week since the block system was instituted. They tell us how many cars they would like us to load, we then tell them whether we can load that many cars or not, in co-operation with the elevator companies, and every week we have made it. So we are not short on the block at all. And with the introduction of the block system we have become less involved in the quotas on the farm. We are mainly dealing with the Wheat Board on what they want

[Interprétation]

déchargés. Ensuite, ils ont commencé à expédier la marchandise par bateau et la situation s'est immédiatement retournée dans l'autre sens. C'est exactement ce qui se passe à Vancouver. Très souvent on a vu des longues files de wagons qui revenaient d'aussi loin que Kamloops, puis il arrive quelque chose, ils prennent une surcharge, quand cela arrive, nous sommes toujours le dindon de la farce.

M. Benjamin: Vous ne parlez pas des problèmes qui se sont posés en hiver dernier à Lakehead, car vous savez que le 25 décembre, nous étions à même d'entreposer 65 millions de boisseaux à Lakehead.

M. MacMillan: Et nous l'avons fait.

M. Benjamin: Oui, mais cela vous a pris beaucoup plus longtemps que nécessaire. Mais je ne peux en parler qu'avec le ministre.

La réserve qui s'accumule dans les conditions actuelles de la manutention des grains fait partie de l'opération. Il y aura toujours des wagons en attente si vous déchargez à plein rendement.

M. MacMillan: C'est la façon de travailler actuelle.

M. Benjamin: Il doit y avoir des wagons en attente.

M. MacMillan: Mais nous fournissons des entrepôts mobiles et c'est ce qui complique tout. Nous pourrions en effet utiliser ces wagons pour transporter davantage de grains, ni nous avions la place de les décharger.

M. Benjamin: Avez-vous des chiffres sur la diminution du temps de rotation des wagons par suite du système de zonage?

M. Spicer: Oui, mais c'est très approximatif. On peut dire qu'il y a eu une réduction très sensible par suite de ce système qui marche bien d'après nous. Depuis la mise en place du système de zonage, nous avons pu, chaque semaine, remplir nos engagements à l'égard de la Commission du blé. Ils nous disent combien de wagons ils veulent que nous chargions et nous leur disons si c'est possible ou non après avoir consulté les compagnies d'éleveurs et toutes les semaines, nous avons réussi. Depuis l'instauration du système de zonage, nous nous occupons moins des quotas à la ferme. Nous avons affaire surtout à la Commission du blé et nous avons rempli tous nos engagements.

[Text]

in the way of cars loaded in a particular week and we have met their requests.

Mr. Benjamin: May I illustrate by saying that the Saskatchewan Wheat Pool already has sent a list of some 100 shipping plants and the position they are in at the moment is that unless the allotment and the ratio of car allocations to them is increased immediately they will not reach the four bushel quota by the end of July. Some of those are on CN lines.

Mr. MacMillan: Then we presumably will get directions.

Mr. Benjamin: Then is the situation, as far as you are concerned, that if the Wheat Board were to increase the number of shipping orders per week by the number needed to meet that objective of a four bushel quota by the end of July you will meet it with cars?

Mr. MacMillan: It is a matter of corporate pride, we always have met it.

Mr. Benjamin: All right. I hope this year we can nail it down, because each year the blame...

Mr. MacMillan: But do not get it up too high.

Mr. Benjamin: ...is shipped back and forth between the Wheat Board, the railways and the grain companies. I will put it this way then: the onus is on the Board to issue sufficient number of orders to provide space for a four bushel quota and, as far as the Canadian National lines are concerned, you will provide the cars for it, week to week?

Mr. MacMillan: Well what I have always said is that we always will discharge our commitment.

• 1640

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move to master agencies, which is another matter that will be arising later in the spring. I am wondering, in light of discussions Mr. MacMillan and his officials may have had, or reviews that they may have been undertaking, whether or not there has been any provisions or changes in their proposals regarding master agencies. I realize that this has to come up before the CTC later in the spring, but have you made any revisions? Has there been any increase or decrease in agency closures, enlargement or reduction in the size of master agency territories, or any change at all in your thinking, plans or wishes in this regard?

[Interpretation]

M. Benjamin: Puis-je ajouter que le Saskatchewan Wheat Pool a déjà envoyé une liste de 100 points d'expéditions et ils sont dans une telle situation que si on n'augmente pas le nombre des wagons dans l'immédiat, ils n'atteindront pas le quota des quatre boisseaux à la fin du mois de juillet. Certaines appartiennent au réseau du National Canadien.

M. Benjamin: Si la Commission des céréales devait augmenter ses expéditions aurez-vous suffisamment de wagons pour y faire face?

M. MacMillan: C'est une question de prestige et nous avons toujours réussi.

M. Benjamin: Parfait et j'espère que vous y parviendrez encore cette année.

M. MacMillan: Évidemment, c'est de justesse.

M. Benjamin: Tous les ans, on se renvoie la balle de la Commission du blé aux chemins de fer et aux compagnies d'élevateurs. La Commission doit s'arranger pour que l'espace soit suffisant par rapport au quota des quatre boisseaux. Quant au réseau du National Canadien, il doit avoir suffisamment de wagons en circulation, mais vous y veillerez semaine après semaine, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, je vous le répète encore une fois, nous remplirons nos engagements.

M. Benjamin: Je voudrais en venir maintenant à une autre problème qui se posera à la fin du printemps. Je voudrais savoir à la lumière des discussions que monsieur MacMillan a pu avoir ou des études qu'il a pu faire, si les propositions concernant les gares principales ont été modifiées? La Commission des transports devra en être saisie à la fin du printemps, mais y avez-vous apporté des modifications? La fermeture des gares est-elle en hausse ou en baisse? L'étendue des territoires qui en dépendent a-t-elle diminué ou augmenté? Avez-vous l'intention de modifier vos projets?

Texte]

Mr. MacMillan: I do not think there are any changes in our plans. I can tell you that there is a change in our method to the extent that in the first few master agency programs we implemented we left all the small station agents in their respective agencies and moved the traffic into the consolidated master agency. Really, we left them without work—that was not a very good setup—then at that point prosecuted the withdrawal applications, and when they were granted then we moved these people into new locations. Now we are endeavouring to do the reverse of that. We are making the applications before the implementation of the agency program, and the closing out of an agency will be contemporaneous with the reassignment of the agent. Except for that one change, I know of no basic changes in the program.

Mr. Benjamin: The original applications when that you made with the Commission pretty well will stand as they were—there are no changes contemplated?

Mr. MacMillan: I think so. It always was contemplated that this program would be pursued methodically where there was an opportunity to do so, and that remains the objective.

Mr. Benjamin: Have you had any access to any information from the Canadian Pacific on their experience with Customer Service Centres? They got into the works some two, three or four years earlier than you people did. Have you obtained from them any information in regard to their results or do you get this through the Commission?

Mr. MacMillan: I am sure we have knowledge of it. I never have discussed it with any of the Canadian Pacific people, but I am absolutely certain that people have. This is the type of thing that always is discussed.

Mr. Benjamin: I have been trying to get some information and it is very hard to get.

Mr. MacMillan: We might not get it either.

Mr. Benjamin: Mr. MacMillan, at the first scheduled hearings before the Canadian Transport Commission on applications to abandon passenger services your company announced the night service from Toronto to Chicago would be discontinued on May 31. The company said the cancellation was forced by the Grand Trunk Western discontinuing its service on the Sarnia-Chicago leg of the trip. Then in the hearings before the Inter-

[Interprétation]

M. MacMillan: Nos projets n'ont pas changé. Nous avons changé nos façons de procéder. En effet, dans le cadre des premiers programmes que nous avons mis en œuvre, nous avons laissé en place tous les chefs des petites gares et nous avons déplacé le trafic ferroviaire vers les grandes gares. Ils se sont retrouvés sans travail, ce qui n'était pas une bonne politique. A ce stade, nous avons continué à examiner les demandes de suppression et, lorsqu'elles étaient accordées, nous mutations le personnel vers d'autres centres. Nous essayons maintenant de faire l'inverse. Nous posons les demandes avant la mise en application du programme de sorte que la fermeture de la gare se fait en même temps que la mutation du personnel.

A l'exception de ce changement, je n'en vois pas d'autres.

M. Benjamin: Les demandes que vous avez faites à l'origine auprès de la Commission resteront inchangées. Vous n'envisagez aucun changement?

M. MacMillan: Je vois. Nous voulions que ce programme s'entame de façon méthodique et notre objectif est toujours le même.

M. Benjamin: Avez-vous pu obtenir du Pacifique Canadien des renseignements sur leurs centres de service à l'usager? Cela a commencé deux, trois ou quatre ans avant vous. Connaissiez-vous les résultats de cette expérience, soit qu'ils vous en aient fait part, soit que la Commission vous en ait fait part?

M. MacMillan: Je suis persuadé que nous avons des renseignements à ce sujet, mais je n'en ai jamais discuté avec les gens du Pacifique Canadien. Je suis persuadé qu'il y a eu des dissensions là-dessus, comme à l'accoutumée.

M. Benjamin: J'ai essayé d'obtenir ces renseignements et je dois vous dire que c'est très difficile.

M. MacMillan: Il se peut que nous n'ayons pas la possibilité de les obtenir non plus.

M. Benjamin: Monsieur MacMillan, dès les premières discussions avec la Commission des transports et qui portaient sur l'abandon de certains services-passagers, votre compagnie a mentionné que le service de nuit entre Toronto et Chicago prendrait fin le 31 mai. Votre compagnie a dit que c'était la suppression du service Sarnia-Chicago par le *Grand Trunk Western* qui l'y obligeait. Or devant la Commission du commerce inter-état des

[Text]

state Commerce Commission in the United States the Grand Trunk Western said that the connecting Canadian National train was to be dropped on May 31, so this forced them to cancel theirs.

• 1645

Mr. MacMillan: This is just not the same sequence of events which developed at the time the Montrealer and the Washingtonian trains folded up. This was the night service between Montreal and Washington. We had to do that in collaboration with the Boston-Maine and the Pennsylvania. I have forgotten which one of them folded their segment first, but everybody blamed it on the other fellow.

Mr. Benjamin: Does the Canadian National Railway not own Grand Trunk Western?

Mr. MacMillan: Yes, we do.

Mr. Benjamin: Was this not pulling the public's leg somewhat? The public really does not know that Canadian National Railway owns Grand Trunk Western, and frankly I think you were pulling a bit of a snow job on the public in this case.

Mr. MacMillan: Well, I will have to make enquiries.

Mr. Vaughan: That is the first time I have heard that part of it. But I knew we were making some changes, Toronto-Chicago, and they have certainly said what they intend to do. That part of it is clear.

Mr. Benjamin: To be fair, I must say I am quoting from a news report. They give the date of the hearing in Chicago before the ICC of April 4 and there is no date given for the one before the CTC, so I cannot vouch for which came first, the rotten egg or the dead chicken on that one. I am sure other reasons were given by the companies in both cases. I am not questioning that for a minute, but I think that is one that would be better left out completely in presenting your case.

Mr. Vaughan: That may not be our reasoning.

Mr. Benjamin: Pardon.

Mr. MacMillan: I do not think those reasons would be conclusive for either tribunal actually.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, I know Mr. MacMillan's sense of humour will permit me to tell him that I think his Vice President in charge of passenger operations should have

[Interpretation]

Nations Unies, le *Grand Trunk Western* allégué la raison inverse.

M. MacMillan: Ce n'est pas tout à fait la même chose qui s'est passée au moment où les trains de Montréal et de Washington sont arrêtés. Il s'agissait du service de nuit entre Washington et Montréal. Nous avons dû le faire faire en collaboration avec le Pennsylvanie et le Boston-Maine. Je ne sais pas qui a fermé ses lignes le premier; tout le monde évidemment s'est rejeté la faute.

M. Benjamin: Est-ce que le *Grand Trunk Western* n'appartient pas au National canadien?

M. MacMillan: C'est juste.

M. Benjamin: Est-ce que ce n'était pas se moquer du public? Il ignore que le National Canadien possède le *Grand Trunk Western* et franchement, vous vous moquez de lui dans les grandes largeurs.

M. MacMillan: Je devrai me renseigner sur ce sujet.

M. Vaughan: C'est la première fois que j'entends cela. Je savais que des changements étaient en cours sur la section Toronto-Chicago et ils ont certainement fait connaître leurs intentions. Cette partie-là est claire.

M. Benjamin: Pour être franc, je dois vous dire que je me réfère à présent à un article de presse qui donne la date de la réunion, à Chicago, avec la Commission des Nations Unies. Il s'agit du quatre avril. On ne donne pas la date de la réunion avec la Commission des transports de sorte je ne sais pas laquelle a eu lieu en premier. Je suis persuadé qu'il dans l'un et l'autre cas les compagnies ont invoqué des raisons différentes. Ce n'est pas ce qui m'intéresse pour l'instant, mais je crois que vous feriez mieux de laisser cela de côté.

M. Vaughan: Ce n'est peut-être pas notre façon d'envisager les choses.

M. Benjamin: Je vous demande pardon.

M. MacMillan: Je ne pense pas que ces raisons puissent mener à une conclusion devant l'un ou l'autre des tribunaux.

M. McCleave: Je sais que monsieur MacMillan a suffisamment le sens de l'humour pour pouvoir lui dire que son vice-président qui est chargé du service des passagers

[Texte]

that Peter Arno cartoon in his office—the one of the naked young lady, her Southern flank shown as she walks north towards a disappearing train saying “What a hell of a way to run a railroad”.

You have the turbo train between Montreal and Toronto on a experimental basis, but I think the roadbed there is geared up so that if the experiment works then this will become a permanent fixture, is that correct?

Mr. MacMillan: That would be correct.

Mr. McCleave: Mr. MacMillan, what about the roadbed from Montreal to Halifax or from Toronto on West, as far as providing some of these faster passenger services are concerned.

Mr. MacMillan: I should state that the roadbed between Montreal and Toronto is a very old one. It is part of the roadbed built by the Grand Trunk a long, long time ago which originated in Portland, Maine and terminated in Chicago. So structurally it is all the same. There are segments of it which have been maintained to higher standards because of the density of both freight and passenger traffic, but that standard applies down through Mr. Turner's territory too.

Mr. McCleave: I think what I was really trying to get at, Mr. Chairman, was whether the road-beds outside the Toronto-Montreal area were of the same sufficiency so that high-speed trains could be put on.

Mr. MacMillan: Well, I was going to go on and add the qualification that there are segments of the main line track west of Toronto in excellent condition. However, there is a great deal of curvature in it because of lakes and water courses, where we have to get around them. The advantages of the two types of trains that we were talking about are that curvature can be operated upon at higher speeds and, as a consequence, this type of suspension lends itself and there would not be any necessity for our undertaking a major trackage program to put them into service.

• 1650

Mr. McCleave: When the Toronto-Montreal experiment is proven, and we hope proven to be a success, would the CNR be thinking of extending this in other directions as well, say from Montreal to Quebec or down the line into Atlantic Canada or out West?

Mr. MacMillan: Well, what we have to do is to assess the situation as we find it when we get to that point. My own personal view would be that this is an inevitable assessment and that we will make such an assessment.

[Interprétation]

devrait avoir le petit dessin de Peter Arno dans son bureau. On y voit une jeune femme nue qui marche en direction du nord en direction d'un train qui disparaît à l'horizon. La légende dit: «Tu parles d'une façon de gérer une compagnie de chemins de fer».

Entre Montréal et Toronto vous avez mis le turbo-train en circulation. Il ne s'agit que d'une expérience mais si elle s'avère fructueuse, la ligne fonctionnera en permanence. Est-ce que je me trompe?

M. MacMillan: Non, c'est exact.

M. McCleave: A-t-on l'intention d'établir un service rapide entre Montréal et Halifax ou entre Toronto et l'Ouest?

M. MacMillan: Je dois dire que la ligne établie entre Montréal et Toronto est très ancienne puisqu'elle date de la construction du Grand Trunk qui partait de Portland dans le Maine et rejoignait Chicago. Certaines parties du parcours sont mieux aménagées parce que l'intensité du trafic ferroviaire l'oblige, mais cela s'applique aussi au territoire de monsieur Turner.

M. McCleave: Je voulais savoir si à l'exception de la portion Toronto-Montréal, les voies pouvaient supporter des trains très rapides?

M. MacMillan: J'allais justement poursuivre en disant que certaines parties de la ligne principale à l'ouest de Toronto sont en excellent état mais nous avons évidemment le problème des lacs et des cours d'eau qu'il faut contourner. Les tournants sont mieux abordés à grande vitesse de sorte que nous n'aurons pas besoin d'entreprendre un programme de rénovation sur cette ligne.

M. McCleave: Si l'expérience Toronto-Montréal réussit, et nous l'espérons, est-ce que le National Canadien l'étendra à d'autres lignes? Entre Montréal et Québec par exemple ou jusqu'à l'Atlantique ou encore jusqu'à l'Ouest?

M. MacMillan: Nous devons faire le point de la situation en temps opportun. A mon avis, nous ne pourrions y échapper.

[Text]

Mr. McCleave: May I turn to another matter. Questions about manpower have been raised. If the figures are not available today would it be possible to have them sent to the members of the Committee. I would like these figures to indicate the total amount of employment on the Canadian National system for the last three or four years? This would give us some idea as to the numbers involved.

Mr. Vaughan: Mr. McCleave, in the 1969 Annual Report, which was tabled in Parliament, on page 46—if you do not have one, I will give you one—it goes back to 1945 and gives a lot of relevant statistical material.

Mr. McCleave: Yes, thank you, I shall not ask that this be put on the record if the information I want is there. I thank Mr. Vaughan for drawing that to my attention.

May I then turn to the topic of pensions for retired CNR employees and retired employees of the Intercolonial Railways on which we, on Parliament Hill, receive some considerable amount of mail. Mr. Chairman, I was out for part of the proceedings and if this question has been asked I will drop it.

The Chairman: No, I think we should leave the pensions out of this meeting.

Mr. McCleave: Are we going to deal with it at a subsequent meeting?

The Chairman: We will deal with the pensions later on.

Mr. McCleave: Yes, all right. May I turn to matters originally raised by Mr. Allmand, the amount of subsidy received under the former Maritime Freight Rates Act and under the new Act. Are the figures available, Mr. MacMillan, for the amount of subsidy received by the Canadian National?

Mr. Vaughan: The subsidy paid is available. Again, if you look in the Annual Report on page 5, you see a comparison of 1968 and 1969. In 1968 it was \$11.9 million and in 1969 \$12.4 million.

Mr. McCleave: Yes and what about the projection for this year? Could I ask Mr. Vaughan that question because the Act in new form has only been in effect, or was for only part of 1969, I believe.

Mr. MacMillan: We will get it for you, in just a moment, I think.

[Interpretation]

M. McCleave: Pourrais-je poser une autre question? On a soulevé le problème de la main-d'œuvre. Le Comité pourrait-il obtenir le nombre total d'employés au service du National Canadien depuis 3 ou 4 ans?

M. Vaughan: Monsieur McCleave, dans le rapport annuel de 1969, qui a déjà été présenté au Parlement, (je vous en donne une copie si vous n'en avez pas) vous trouverez beaucoup de données statistiques très importantes.

M. McCleave: Je vous remercie, je ne demanderais pas qu'on l'inscrive au procès-verbal si les renseignements dont j'ai besoin sont ici. Je vous remercie monsieur Vaughan d'avoir fait cette remarque.

J'aborderais maintenant la question de pension, celle des retraités du CNR et de l'*Intercolonial Railways*; nous recevons beaucoup de courrier à ce sujet. Monsieur le président, si cette question a déjà été posée, je vais laisser tomber.

Le président: Non, je crois que nous ne devrions pas aborder la question des pensions.

M. McCleave: Est-ce que nous en reparlerons lors d'une autre réunion?

Le président: Nous en parlerons plus tard.

M. McCleave: Très bien. Pourrais-je reprendre la question qu'a déjà soulevée M. Allmand: Les subventions reçues en vertu de l'ancienne loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et en vertu de la nouvelle loi. Est-ce que nous savons, monsieur MacMillan, le montant des subventions reçues par le Canadien National?

M. Vaughan: Le tout est disponible. Vous n'avez qu'à regarder dans le rapport annuel où il y a une comparaison entre 1968 et 1969. En 1968, les subventions s'élevaient à 11.9 millions de dollars et en 1969 à 12.4 millions de dollars.

M. McCleave: Qu'a-t-on prévu pour cette année? Pourrais-je poser cette question à M. Vaughan, car la nouvelle loi n'est en vigueur que depuis 1969.

M. MacMillan: Nous aurons la réponse dans quelques instants.

[Texte]

Mr. McCleave: All right, thank you. Could I ask about the recent increases in the freight rates structure within Atlantic Canada and how they compare percentagewise with the rate increase in other parts of Canada?

Mr. Vaughan: Subject to looking at my notes, but you remember the rates in the Atlantic region were under what they call "the freeze". The freeze was in the National Transportation Act, Section 335, I believe it was. Then there again is a reference in the Report about the lifting of the freeze, and about adjustments made to the rate structure.

Mr. MacMillan: That is on page 11.

Mr. Vaughan: Page 11. The situation when the freeze was lifted was that the freight rate structure in the Atlantic region would have been maybe 24 per cent behind the rest of Canada. The idea was to try to gradually raise the rate structure a bit and so there were two increases made there. Is that correct? Two increases were made and the percentage of the increases made in each instance were comparable to the increases that have been put in other parts of Canada in prior years.

Mr. McCleave: Is Mr. Vaughan telling me then that the effect or the decision of the CNR when the freeze hit a thaw was not to suddenly apply all of that at once, but to take it in a two-step jump?

• 1655

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. McCleave: Thank you. My final question, Mr. Chairman, is perhaps a little bit of a way-out matter and perhaps it is rather a humorous one to raise at a time when we might be faced with a national postal strike, if there is any element of humour in such a drastic situation as that. From time to time, it is suggested that freight rates be on a similar basis to postal rates. That is why I say this is probably a bad day to bring it up, in that form, but has any study been made, Mr. MacMillan of this suggestion?

Mr. MacMillan: You mean having a set rate?

Mr. McCleave: Set rates, yes. Whether you take the freight a long distance or a short distance.

Mr. MacMillan: I do not know that we have ever done much work on this seriously because that runs immediately counter to the philosophy of the long-haul traffic bearing charge which is related to mileage on the one hand, and the reverse of that, the philosophy

[Interprétation]

M. McCleave: Je vous remercie. Pourriez-vous établir une comparaison entre l'augmentation récente de taux de transport de marchandises dans les provinces de l'Atlantique et dans les autres parties du Canada?

M. Vaughan: Vous vous rappelez que les taux dans la région de l'Atlantique étaient sous le régime du gel. Ce régime faisait partie de la Loi nationale sur les transports, article 335, je crois. Encore une fois, on en parle dans le rapport.

M. MacMillan: C'est à la page 11.

M. Vaughan: Page 11. On a décidé d'augmenter les taux de transport des marchandises dans la région de l'Atlantique parce qu'ils auraient été 24 p. 100 moins élevés que dans le reste du Canada. On a décidé d'augmenter peu à peu les taux et ainsi, il y a eu deux augmentations. Est-ce bien cela? Il y a deux augmentations et le pourcentage de ces dernières est tout à fait semblable à celui qui a caractérisé les autres parties du Canada il y a quelques années

M. McCleave: M. Vaughan veut-il dire que les chemins de fer nationaux ont décidé d'agir en deux temps quand le régime du gel a été un summum?

M. MacMillan: C'est exact.

M. McCleave: Merci. Ma dernière question, monsieur le président, vous paraîtra peut-être un peu humoristique, car nous faisons présentement face à une grève nationale des postes. On a déjà suggéré que les taux de transport des marchandises soient établis de la même façon que sont établis les taux de transport du courrier. Ce n'est peut-être pas le moment d'en parler, mais j'aimerais savoir si on a déjà fait une étude à ce sujet?

M. MacMillan: Vous voulez parler de la façon d'établir les taux?

M. McCleave: C'est exact.

M. MacMillan: Je crois que cette question n'a jamais été étudiée sérieusement; cette façon de penser va à l'encontre du fait que, lorsqu'il s'agit d'un long trajet, le taux est établi d'après le millage alors qu'il devrait être dégressif. Autrement dit, plus le trajet

[Text]

in which long-haul traffic ought to be handled on what we call a "taper". In other words, the longer we haul freight traffic, the less we ought to charge per ton mile for moving it. I do not think there would be any hope whatever of our obtaining national acceptance of a flat rate.

It does not really lend itself too well to our type of business because we have such a great variety of kinds of traffic to move, and many of these are confined in point of origin to a particular part of Canada. Grain, for example, is moved basically out of the Prairie provinces. There is no other part of Canada in the export grain business. Coal is only moved from two or three parts of Canada, petroleum products also. So there would be a very great practical problem involved in flat rates.

Mr. McCleave: Mr. MacMillan, I would not want you to take time in this Committee to explore that, although I appreciate what you have said off the top of your head, so to speak. Some time, say by the time the CNR appears next year, somebody reviewing the notes of these meetings might take a look at it and put together some thoughts without going to any great expense to do so.

Mr. MacMillan: We could do that for you.

Mr. McCleave: Some expert on the freight rates who would give us an appreciation of it. It is an idea that is raised, even if it is raised only twice in the year. It has happened in my case twice in the year that it has been raised. I think it is something we have to answer to our people who bring in that theory, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg? Have you got the answer?

Mr. Corner: Excuse me, I have.

The Chairman: Sorry.

Mr. Corner: It is \$11,632,000 for 1970.

Mr. McCleave: \$11,632,000?

Mr. Corner: Right.

Mr. McCleave: Would this be for the middle of this month?

Mr. Corner: No, the end of this year, 1970.

Mr. McCleave: The estimate is for the whole year, yes, thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

[Interpretation]

est long, moins le taux devrait être élevé. Nous n'osons pas espérer obtenir un taux fixe sur le plan national.

Le système actuel ne nous convient pas beaucoup; nous avons une grande variété de marchandises à transporter; les céréales par exemple, viennent des provinces des Prairies. Aucune autre partie du Canada n'exporte des céréales. Deux ou trois régions canadiennes exportent des minerais. Comme vous le voyez, il y aurait de grands problèmes si on établissait des taux fixes.

M. McCleave: Monsieur MacMillan, je ne voudrait pas que vous preniez le temps alloué au Comité pour étudier cette question même si j'apprécie ce que vous avez dit. Peut-être, lorsque les représentants des chemins de fer nationaux comparaitront devant le Comité l'an prochain, quelqu'un aura étudié les procès-verbaux de nos réunions et aura trouvé une solution.

M. MacMillan: Nous pourrions le faire pour vous.

M. McCleave: Un expert dans le domaine pourrait nous donner son avis. Cette question survient même si ce n'est que deux fois par année. Je crois qu'il faut y répondre. Merci.

Le président: Monsieur Skoberg? Avez-vous une réponse?

M. Corner: Excusez-moi, je pourrais répondre à la question.

Le président: Je m'excuse.

M. Corner: En 1970: 11,632,000 dollars.

M. McCleave: 11,632,000 dollars?

M. Corner: C'est exact.

M. McCleave: Est-ce que ce chiffre comprend ce mois-ci?

M. Corner: Non, ce chiffre présente toute l'année 1970.

M. McCleave: Il s'agit d'une évaluation annuelle. Je vous remercie.

Le président: M. Skoberg.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, and Mr. MacMillan, I would like to go back to the area Mr. Corbin was examining in regard to the hiring of personnel by Canadian National Railways' Hotels. I believe he pretty well covered many of the points, but there were one or two I would like to pursue somewhat.

In your opinion, Mr. MacMillan, do the positions of credit managers, personnel managers or trainees in the managerial field have to be European and do we have any Canadians who qualify under these circumstances?

Mr. MacMillan: Would you read me the list again please?

Mr. Skoberg: Credit managers, personnel managers, or trainees in a managerial field.

Mr. MacMillan: There is no basis for their having to be European.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me then why some of the employees in your Hotel here in Ottawa have seen fit to register complaints with the Minister of Manpower and Immigration and also the Minister of Labour under the Unfair Labour Practice regulations as to the hiring of personnel here in the Chateau Laurier?

• 1700

Mr. MacMillan: I have no knowledge of it. It has not been brought to my attention, I am sorry.

Mr. Skoberg: Are you aware of the fact that some of the CN hotels operated by Hilton recognize Canadians and their qualifications much more readily than the hotels operated by the Canadian National itself?

Mr. MacMillan: No, I cannot believe that, Mr. Skoberg. I cannot believe that.

Mr. Skoberg: If I may suggest an example to you, the manager of the Hotel Vancouver is Canadian, as is the executive assistant manager. These are Canadians who may have been Europeans who came to Canada, but they are here and they are Canadians. The credit manager is Canadian, the personnel manager is Canadian and at this particular time the food and beverage manager is German. Does the Canadian National approach the Manpower and Immigration Office for assistance in obtaining people to fill vacancies in your Canadian National hotels in the areas that I referred to?

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur MacMillan, j'aimerais revenir à cette question que M. Corbin a étudiée et se rapportant à la façon d'embaucher le personnel des hôtels des chemins de fer nationaux. Il n'a pas, je crois, complètement fait le tour de la question. A votre avis, monsieur MacMillan, est-ce que les postes de gérants de crédit, gérants du personnel ou stagiaires dans le domaine de la gestion ne doivent être ouverts qu'à des Européens; n'avons-nous aucun Canadien qui puisse remplir ces fonctions?

M. MacMillan: Pourriez-vous me lire la liste?

M. Skoberg: Gérants du personnel, gérants du crédit ou stagiaires dans le domaine de la gestion.

M. MacMillan: Je ne vois pas pourquoi ils devraient être Européens.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire pourquoi quelques employés de vos hôtels, à Ottawa, ont porté plainte au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et au ministre du travail à cause des pratiques déloyales envers la main-d'œuvre ici même au Château Laurier?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant. On ne m'en a jamais parlée, je m'excuse.

M. Skoberg: Saviez-vous que la plupart des hôtels exploités par Hilton sont beaucoup plus favorables aux Canadiens que ceux exploités par le Canadien National lui-même?

M. MacMillan: Non, je ne le crois pas monsieur Skoberg. Je ne peux tout simplement pas le croire.

M. Skoberg: Je puis vous dire qu'à l'Hôtel Vancouver, le gérant et son adjoint sont canadiens. Ce sont peut-être des immigrants, mais ils sont maintenant canadiens. Le gérant du crédit est canadien; le gérant du personnel est canadien; le gérant de l'alimentation et des boissons est Allemand. Le CN s'est-il adressé au ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration pour obtenir le nom de personnes compétentes pour remplir les postes vacants dans les hôtels du Canadien National.

[Text]

Mr. MacMillan: I do not know whether they do that or not. I do know that they run ads for employees in the paper and there has been an active program to try to enlist personnel for our hotels. I know that for a fact.

Mr. Skoberg: You do not know whether you go to the Manpower offices?

Mr. MacMillan: No, I do not.

Mr. Vaughan: I would expect that we do because it is normal practice for our employment offices to deal with these people on almost a daily basis, but that is an assumption in this particular case.

Mr. Skoberg: I suggest to you that an individual applied for a job in one of your CNR-operated hotels and he told the CN officer who was interviewing him that he had experience and that on his own initiative he had taken a training course at what I believe is called the Lewis Hotel-Motel School, and the officer said to him that he was not aware there was this type of training in the United States. Why would you think that we do not have the qualified people in Canada to fill the vacancies that we have and that you said we have?

Mr. MacMillan: I am at a disadvantage because I do not know about this training course. It might be world famous but I have no knowledge of it and I cannot really comment on whether a graduate of that school is qualified or not. I would be most interested in seeing this material.

Mr. Skoberg: Would you say that the qualifications for people to work in Canadian National hotels in Canada are higher than they are in Canadian affiliates such as the Hilton, the Holiday Inn, the Seaway and other hotels throughout the world, but in North America in particular?

Mr. MacMillan: No, I would not.

Mr. Skoberg: I wish you would look into this in depth, Mr. MacMillan, because I believe you have a situation on your hands that you may not be aware of, and I believe the employees and the people of Canada are entitled to some consideration in this regard.

Mr. MacMillan: I said this morning that this is our policy and it continues to be our policy, and I would like to know about this problem.

Mr. Skoberg: What did you say this morning? Your policy in connection with what?

[Interpretation]

Mr. MacMillan: J'ignore si on le fait ou non, mais je sais qu'on ne publie pas d'annonces dans les journaux pour recruter des employés. Il y a eu un programme actif visant à recruter du personnel. C'est tout ce que je sais.

Mr. Skoberg: Vous ne savez pas si on s'adresse aux Centres de main-d'œuvre du Canada?

Mr. MacMillan: Non.

Mr. Vaughan: Je crois qu'on le fait parce que le bureau du personnel traite avec ces centres tous les jours; cependant, je ne suis pas sûr.

Mr. Skoberg: Si je devais vous dire qu'une personne a postulé un emploi dans un des hôtels exploités par le CN; elle a dit aux agents du CN avoir de l'expérience et avoir, de son propre chef, suivi un cours de formation au Lewis Hotel-Motel School; l'agent lui a dit qu'il ignorait que ce genre de formation se donnait aux États-Unis. Pourquoi pensez-vous n'avons-nous pas les gens qualifiés au Canada, pour remplir les postes vacants?

Mr. MacMillan: Je connais pas du tout ce cours de formation; il a peut-être une réputation mondiale, mais je ne le connais pas; je ne saurais donc dire si les diplômés de cette école sont qualifiés ou non. Mais je serais très intéressé à avoir ce document.

Mr. Skoberg: Pensez-vous que les hôtels du CN au Canada sont plus exigeants que les filiales comme Hilton, Holiday Inn, Seaway et d'autres hôtels en Amérique du Nord surtout?

Mr. MacMillan: Non, je ne le crois pas.

Mr. Skoberg: J'aimerais que vous étudiez la question à fond, monsieur MacMillan; vous ignorez peut-être la situation, mais les Canadiens ont droit à une certaine considération.

Mr. MacMillan: J'ai dit ce matin que c'était notre ligne de conduite; je suis toujours de cet avis; j'aimerais en savoir plus à ce sujet.

Mr. Skoberg: Qu'avez-vous dit ce matin?

[Texte]

Mr. MacMillan: To hire Canadians. When competent Canadians are available we have always hired Canadians.

Mr. Skoberg: I am just suggesting that you look at the method of determining the qualifications of Canadians when you are trying to fill vacancies in Canada because I believe you have something here that may not be too pleasant if you do not look into it at this particular time.

As you well know, Mr. MacMillan, this Committee sat some time ago, to look into claims by certain contractors in the Great Slave Lake district of northern Alberta. I understand that to date there has been no determination with respect to who will sit on the commission to determine the validity of the claims that we had before us at that time. I am given to understand that there seems to be a hold-up on the part of Canadian National in accepting a recommendation or in accepting the names that have been put forth before Canadian National in order that this can continue in so far as these claims are concerned.

Mr. Vaughan: I do not think that is correct.

• 1705

Mr. Skoberg: You do not think it is correct. You definitely go on record as saying that this is not correct?

Mr. MacMillan: I have nothing before me about this at all.

Mr. Vaughan: I said that I did not think it was correct.

Mr. Skoberg: Again someone is entering into a snow job here somewhere because we have been given to understand that this is correct, that names have been submitted to Canadian National which have not been acceptable. In fact, the name of Mr. Justice Samuel Freedman is one name that has been suggested, and it was suggested that management was not prepared to accept him as an arbitrator in this particular case. You are not aware of this?

Mr. MacMillan: Do you know who they have been submitted to in Canadian National?

Mr. Skoberg: I presume to the President of Canadian National.

Mr. MacMillan: I can tell you definitely this is not something I have not done. I do not have it.

[Interprétation]

M. MacMillan: Nous avons toujours engagé les Canadiens qui étaient compétents.

M. Skoberg: Je vous suggère d'étudier les méthodes de déterminer les aptitudes des Canadiens lorsque vous voulez remplir des postes au Canada, parce qu'il y a une situation qui peut être désagréable.

Il y a quelque temps, le Comité a voulu enquêter sur les plaintes faites par certains entrepreneurs du district du Grand lac des Esclaves au nord de l'Alberta. Jusqu'à présent, on n'a pas encore décidé qui ferait partie de la Commission pour déterminer la validité des plaintes qui ont été déposées à l'époque. Je crois comprendre que le Canadien National est la cause du retard. Il n'a pas encore accepté une recommandation ou des noms qui ont été soumis pour qu'on puisse faire enquête sur ces réclamations.

M. Vaughan: Je ne pense pas que vous ayez raison.

M. Skoberg: Vous admettez catégoriquement que ce n'est pas exact.

M. MacMillan: Je n'ai pas les renseignements là-dessus.

M. Vaughan: Ce n'est pas exact.

M. Skoberg: On nous a dit que c'était exact, que les noms avaient été soumis au Canadien National et que certains n'ont pas été acceptés. M. Freedman est une des personnes que la Direction ne veut pas voir siéger à la Commission. Vous ne le saviez pas?

M. MacMillan: Vous ne savez pas à qui ont avait soumis ces noms?

M. Skoberg: Au président du Canadien National, je crois.

M. MacMillan: Non, je n'ai pas reçu ces noms.

[Text]

Mr. Skoberg: All right. Perhaps we will follow that up with the Minister.

I am concerned about another area. You talk about Canadian National being interested in the Freedman Report in respect to the relocation of employees, and things of that sort. I am referring to the planned centralization of your accounting procedure whereby employees of long service will have their positions transferred from Quebec City and Belleville to Montreal, and from Thunder Bay, Ontario, and Dauphin, Manitoba, to Winnipeg. Is one of your officers here familiar with this? I presume that Mr. Spicer would be.

Mr. Vaughan: We are all familiar with it.

Mr. Skoberg: What I am concerned about is that when these men are transferred to the Montreal office they will have no job protection, there will be no seniority clause because at present there is no collective agreement covering that area. Is this correct?

Mr. Corner: The accounting department in Montreal?

Mr. Skoberg: Yes, it is in the...

Mr. Corner: It is organized, is it not?

Mr. Skoberg: No union coverage will be afforded the employees transferred because the offices to which transfers are being affected are not covered by collective agreement. In fact, there is a letter from one of your officers that spells this out.

Mr. Corner: It is our understanding that the St. Lawrence region is not unionized, but that the accounting offices in Rideau and in the Quebec City area as well as in Montreal-Champlain are unionized. I do not think our company takes the position that employees who transfer would lose their union status.

Mr. Skoberg: Do you agree with this statement that was made, in fact, by the General Manager of your St. Lawrence region:

In addition, since the revenue accounting function of the St. Lawrence Region will be consolidated in Montreal under the jurisdiction and control of the Regional Comptroller, and since neither your brotherhood nor any other labour organization is duly certified to represent any group of employees coming under the direct jurisdiction of the Regional Comptroller, St. Lawrence Region, our current plans consequently contemplate that the regional revenue accounting section thus created by the consolidation will be a nonschedule office.

[Interpretation]

M. Skoberg: Nous nous adresserons au ministre alors.

Voici une autre question qui m'intéresse. Vous dites que le Canadien National s'intéresse au rapport Freedman pour le reclassement des employés et autres choses du genre. C'est à propos de la centralisation des méthodes de comptabilité où les employés supérieurs pourraient être transférés de Québec et Belleville à Montréal, de Thunder Bay (Ont.) et Dauphin (Man.) à Winnipeg. Connaissez-vous la situation?

M. Vaughan: Oui, je connais bien la situation.

M. Skoberg: Si les employés sont transférés au bureau de Montréal, ils n'auront pas de sécurité d'emploi. Il n'y aura pas de clauses d'ancienneté parce qu'il n'y a pas de convention collective qui régit ce secteur.

M. Corner: Vous parlez de bureaux de comptabilité à Montréal?

M. Skoberg: Oui.

M. Corner: Ils sont syndiqués, n'est-ce pas?

M. Skoberg: Il n'y aura pas de protection syndicale pour les employés transférés parce que la région n'est pas prévue dans la convention collective. C'est une des lettres de vos collaborateurs qui précisent ce cas.

M. Corner: La région du Saint-Laurent n'est pas syndiquée. Les bureaux de Rideau, Québec et Montréal (Champlain) sont syndiqués. Notre compagnie n'a pas comme politique de faire perdre le statut syndical aux employés transférés.

M. Skoberg: Êtes-vous d'accord avec la déclaration du gérant général de la région du Saint-Laurent:

Puisque les services de comptabilité de la région du Saint-Laurent seront fusionnés sous la compétence et le contrôle du contrôleur régional et puisque ni votre syndicat ni aucune autre organisation syndicale n'a la possibilité de représenter les employés qui viennent d'autres régions.

Le nouveau bureau n'aura donc aucune compétence dans ce domaine.

[Texte]

Mr. Corner: That is not the position of our company.

Mr. Skoberg: It is?

Mr. Corner: It is not. I think this was part of the negotiation process.

Mr. Skoberg: This letter is dated November 25, 1969, and it is from Mr. Poitevin, General Manager of the St. Lawrence region.

Mr. Corner: There have been many discussions since then.

Mr. Skoberg: You say this is not your position now?

Mr. Corner: No.

Mr. Skoberg: In other words, a man who is being transferred to one of those offices I just referred to will carry his seniority standing with him?

Mr. Corner: They would be within the seniority zone field. They would be able to maintain their union affiliation, yes.

Mr. Skoberg: Even though that particular office is not unionized?

Mr. Corner: That is right, they were going to keep it as a separate segment.

Mr. Skoberg: Under whose jurisdiction would they be?

Mr. Corner: The Regional Comptroller.

Mr. Skoberg: From what office, though, the one that they transferred from?

Mr. Corner: The Regional Comptroller is the...

Mr. MacMillan: The union affiliation would be CBRT, I would expect.

Mr. Skoberg: Yes, that is true, but what local? If they were transferred to Montreal from the area I mentioned and that office was not certified, what jurisdiction would they come under?

Mr. Corner: It would be the Montreal area.

Mr. MacMillan: I do not know the answer to this, but would it not automatically be the CBRT local in Montreal?

Mr. Skoberg: But there is no local in that particular office.

Mr. MacMillan: I think there are two or three CBRT locals in our building.

[Interprétation]

M. Corner: Ce n'est pas la position de notre compagnie.

M. Skoberg: Oui?

M. Corner: Ça faisait partie de la procédure de négociation.

M. Skoberg: C'est une lettre qui date du 25 novembre 1969, rédigé par M. Poitevin, gérant général de la région du Saint-Laurent.

M. Corner: Il y a eu beaucoup de discussions à la suite de cette lettre.

M. Skoberg: Vous voulez dire que ce n'est pas votre politique maintenant?

M. Corner: Non.

M. Skoberg: Alors, vous voulez dire qu'une personne qui est transférée pourra maintenir sa condition syndicale?

M. Corner: On pourrait maintenir son affiliation syndicale même si le bureau n'est pas syndiqué.

M. Skoberg: Même si le bureau n'est pas syndiqué?

M. Corner: Oui.

M. Skoberg: De qui dépendront ces personnes?

M. Corner: Du contrôleur régional.

M. Skoberg: De quel bureau, de celui qu'ils viennent de quitter?

M. Corner: Le contrôleur régional est...

M. MacMillan: L'affiliation syndicale serait CBRT, je présume.

M. Skoberg: Oui; s'ils sont transférés de la région que j'ai mentionné à Montréal et ce bureau n'est pas accrédité, de qui relèveraient-ils?

M. Corner: Ce serait de la région de Montréal.

M. MacMillan: Ne serait-ce pas automatiquement l'Union syndicale de Montréal.

M. Skoberg: Ça n'existe pas dans ce bureau.

M. MacMillan: Je sais qu'il y a deux ou trois unités syndicales dans mon immeuble.

[Text]

Mr. Vaughan: I wonder, Mr. Skoberg, if we could look at the question you put to us so that we will be sure we give you the right answer to it.

• 1710

Mr. Skoberg: Yes. I would like to pose some specific questions on that matter. In view of Canadian National's decision to decentralize operations some nine years ago and their recent decision to move towards centralization, can it now be said that centralization will be a permanent arrangement? The reason I ask this question is because a considerable amount of discussion has been going on in regard to the method of communication, such as CN Telecommunications, and what-not, under what they call the use of the Data Telex line. In fact, I have a copy of an ad that the CNR ran in the paper. It says:

If we asked you to let us look over your operation to see how you move data and then came up with a system, which would do it better, cheaper and faster, and not charge you a nickel for our time, what would you say to that?

This was, of course, put out by your department. I wonder whether under the same situation the data line could be used with the computers we have today, to take care of the communications that have to come out of those already established points that I have mentioned?

Mr. MacMillan: Do you know the answer to that, Mr. Corner?

Mr. Corner: Added cost, certainly, yet it is important that the group be adjacent to the machine processing, we feel, to keep on section and adjacent to the billing centre. Much of the benefit from centralizing your clerical activity is that you remove duplication existing between two or three centres which produces clerical savings for you once you eliminate that duplication and you reap the benefits of dealing with more volume. Some of our centralization at this stage does not involve mechanization, but benefits coming from a centralized, supervised clerical force.

Mr. Skoberg: There was a question asked in the House by my colleague, Mr. Orlikow, on May 6, 1970. In fact, it is on page 6623 in *Hansard* which indicates that the CN savings with respect to the prairie region, the Dauphin-Thunder Bay transfer to Winnipeg, are estimated at \$68,000 per year. This is the figure the CN came up with. I wondered whether or not you included the estimated \$6,000 to \$7,000 cost to the Company of transferring the employees to the new location.

[Interpretation]

M. Vaughan: Pourrions-nous étudier votre question de près afin d'y donner une réponse favorable?

M. Skoberg: Oui. Je voulais poser une question précise. Au sujet de la décision du CN de décentraliser les activités, il y a neuf ans, et de la récente décision de retourner à la centralisation, peut-on dire que la centralisation sera une procédure permanente? C'est parce qu'il y a eu d'abondantes discussions relatives aux moyens de communications: télécommunications du CN et *Data Telex Line*. J'ai ici une annonce publiée dans les journaux par le CN.

L'annonce dit à peu près ceci:

Que diriez-vous si nous nous occupions d'acheminer vos données d'une manière moins coûteuse, plus efficace et plus rapide, sans qu'il vous en coûte un sou de plus?

Bien entendu, c'est votre compagnie qui a fait paraître cette annonce. Je me demande, si dans les mêmes circonstances, ce service d'acheminement des données ne pourrait pas servir aux communications qui proviennent des endroits que j'ai mentionnés?

M. MacMillan: Voulez-vous répondre à cette question, monsieur Corner?

M. Corner: Il en coûterait sûrement plus cher parce qu'il est important que les installations d'acheminement soient situées tout près de l'ordinateur et près de l'endroit où l'on établit les factures. Il y a avantage à centraliser toutes les activités d'administration en sorte qu'il n'est pas nécessaire d'entretenir les mêmes services entre deux ou trois endroits ce qui nous permet de réaliser des économies en effectuant un grand volume d'opérations. Cette centralisation peut se réaliser sans mécanisation excessive et les avantages de services administratifs centralisés sont nombreux.

M. Skoberg: Le 6 mai 1970, mon collègue monsieur Orlikow a posé une question en Chambre qui figure à la page 6623 du *Hansard*, et selon la réponse qu'on lui a faite, le CN économiserait environ \$68,000 par année en déménageant des services de Dauphin-Thunder Bay à Winnipeg. C'est le CN lui-même qui a fourni ces données. Je me demande si l'on tient compte des \$6,000 ou \$7,000 qu'il en coûtera à la compagnie pour déménager les employés.

Texte]

Mr. MacMillan: We are talking about annual recurring savings of \$68,000.

Mr. Skoberg: But you have not included the cost of moving people that is now provided under the collective agreement.

Mr. MacMillan: No, the job security fund tends to absorb that expense.

Mr. Skoberg: Does the security fund absorb the expense of moving employees under the centralization plan?

Mr. MacMillan: That would be a direct expense of ours. It would have to be found in the savings, in the annual re-occurring savings, I would expect.

Mr. Skoberg: In view of the long service of many of these employees and the length of time they have left, do you not think a method of attrition is much better than trying to move wholesale long-service employees who are on the verge of retirement? They have their homes established in communities and all the rest of it that we have been talking about here today.

Mr. MacMillan: Yes, and that is basically what we do in a situation of this kind.

Mr. Skoberg: I hope you will do it in the future.

Mr. MacMillan: I am sure you know we are great believers in attrition.

Mr. Spicer: Usually, as these offices are union offices and if these people are the older employees who have a lot of service, they will have the seniority to hold positions for instance in Dauphin, if they wish to stay in Dauphin. It will not be the same position, but they can exercise their seniority, and the younger employees have the option of moving in with their moving expenses and so on.

Mr. Skoberg: In Dauphin you have a total number of four employees, three are married and one is single.

Mr. MacMillan: Right.

• 1715

Mr. Skoberg: Home owners range in service from 29 years to a low of 10 years.

Mr. MacMillan: Right.

Mr. Skoberg: There are only a few positions there and when you start eliminating there are not too many left.

[Interprétation]

M. MacMillan: Nous économiserons chaque année environ \$68,000.

M. Skoberg: Mais vous n'avez pas inclus les frais de déménagement que vous devez verser en vertu de la convention collective.

M. MacMillan: Non, ces frais seront absorbés par la caisse de sécurité d'emploi.

M. Skoberg: Cette caisse defraie-t-elle tous les frais de déménagement envisagés dans le régime de centralisation?

M. MacMillan: Nous paierons nous-mêmes ces dépenses qui seront compensées par les économies annuelles que la centralisation nous permettra de réaliser.

M. Skoberg: Puisqu'un grand nombre de ces employés possèdent de longues années de service, n'avez-vous pas envisagé une méthode de licenciement qui serait moins coûteuse que le déménagement des employés qui sont à la veille de prendre leur retraite, qui possèdent une maison et bien d'autres attaches dans la localité?

M. MacMillan: Nous y avons songé, et c'est ce que nous faisons généralement dans de telles situations.

M. Skoberg: J'espère que vous le ferez également à l'avenir.

M. MacMillan: Vous savez que nous croyons beaucoup en ce système.

M. Spicer: Puisque ordinairement les employés de ces bureaux sont des travailleurs syndiqués, les plus anciens qui ont plusieurs années de service pourront demeurer à un poste à Dauphin, si tel est leur désir. Ce ne sera pas le même genre de travail, mais ils peuvent se prévaloir des droits d'ancienneté et les jeunes employés peuvent déménager, tous frais de transport payés.

M. Skoberg: En tout, il y a 4 employés à Dauphin dont 3 sont mariés et l'autre est célibataire.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Skoberg: Les années de service des employés propriétaires d'une maison varient de 29 à 10 années.

M. MacMillan: C'est encore exact.

M. Skoberg: Il y a assez peu d'emplois de disponibles à cet endroit et lorsque vous serez déménagé, il en restera encore moins.

[Text]

Are you actually aware of the number of employees who would transfer with their work should the centralized accounting procedure be carried out at an early date?

Mr. Corner: No, we are not.

Mr. Skoberg: Are you concerned about how many would transfer if they were required to do so, if they wanted employment.

Mr. MacMillan: I think Mr. Corner's answer ought to be qualified to the extent that when he said no, we are not, what he meant was this group in this room is not. I am quite certain the people who are dealing with this problem do know, but possibly it is a little early for them to know.

Mr. Skoberg: Yes, the question really is, is Canadian National concerned over the loss of experienced people in that particular field?

Mr. MacMillan: Yes. The answer is correct. Certainly we are concerned.

Mr. Skoberg: You will take that into consideration before any hard-cut decision is made.

Mr. MacMillan: All our decisions are considered.

Mr. Skoberg: In depth, I hope.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: If we look at your ad in the paper in which you are trying to tell the businesses of Canada that it is cheaper to move data than it is to move businesses and in particular when we are looking at areas of economic stress at this time in Canada, why do you want to centralize instead of decentralize with this modern means of communicating data that we have before us? You have the machinery, so it is not a case of inability to transmit data, if I can believe the ad and I hope I can because businesses have been told that.

Mr. MacMillan: Are we not making an assumption that these transfers are of people who are involved in the generation of that kind of data? I do not know whether they are or not because I had not heard of this Lakehead-Dauphin move to Winnipeg until you mentioned it a moment ago, but the ad is soliciting business, presumably hoping to serve branch offices moving data to a central point for processing and matters of that kind and moving the answers back to the branch office.

[Interpretation]

Avez-vous une idée du nombre d'employés qui devront déménager si vous réalisez plus tôt que prévu votre plan de centralisation de la comptabilité?

M. Corner: Non.

M. Skoberg: Avez-vous une idée du nombre de ceux qui consentiront à déménager si vous leur demandez?

M. MacMillan: Je pense que lorsque monsieur Corner affirme que nous ne le savons pas, il parle au nom du groupe qui est ici. Je suis certain que les responsables de cette centralisation en ont une idée assez précise bien qu'il soit un peu tôt pour le savoir.

M. Skoberg: En somme, je voudrais savoir si le CN se préoccupe des travailleurs expérimentés qu'il pourrait perdre?

M. MacMillan: Oui. Nous nous en occupons.

M. Skoberg: En tiendrez-vous compte avant de prendre une décision définitive?

M. MacMillan: Toutes nos décisions sont soigneusement pesées.

M. Skoberg: Je l'espère.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Si je reviens à l'annonce que vous avez fait paraître dans les journaux, vous essayez de convaincre les entreprises canadiennes qu'il est moins coûteux d'acheminer des données que de déménager des services et puisqu'il existe au Canada des régions où l'économie progresse difficilement, pourquoi essayez-vous de centraliser vos services au lieu de procéder à une décentralisation que vous permettraient les moyens modernes de communications? Vous disposez des installations nécessaires pour transmettre les données et je vous crois parfaitement puisque vous le dites aux hommes d'affaires.

M. MacMillan: Je me demande si l'on n'est pas en train de s'imaginer que les employés qui seront déplacés s'occupent de l'acheminement des données? Je ne sais pas si c'est le cas puisque je n'ai pas entendu parler de ce déplacement d'employés de Lakehead-Dauphin à Winnipeg, avant de vous l'entendre mentionner il y a un instant; l'annonce s'adresse surtout aux entreprises dont les succursales doivent transmettre des données à un bureau central pour qu'elles soient traitées avant d'être retournées à la succursale.

[Texte]

Mr. Skoberg: This would be no different from any other business in Canada that we are looking at.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Skoberg: In other words, the question that it comes down to then is, is it easier to move homes or is it easier to move data?

Mr. MacMillan: It is easier to move data if it is data that we are, in fact, moving but, as I said, I do not know whether these four people in Dauphin are in that category.

Mr. Skoberg: I am not only referring to Dauphin, I am referring to all the other places too.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: If someone else wants a turn, I will come back again.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman. I do not want to keep harping on the situation we have up in western Ontario, but I thought probably Mr. MacMillan was going to answer some of the questions I had posed with regard to superintendent expense, traffic expense, general expense and communication expense involved in that particular part of Ontario and the things that made it difficult for that hearing in Owen Sound. Everybody who went there, chambers of commerce representatives, reeves and officials of the community, were upset and disturbed because they could not find out just what was involved in these particular areas. You can plead as you like about the fact that all of those expenses are directly attributable to passenger service, but people like to be shown. This is one area which, I think, you should reconsider when you have any other hearings and be sure you have all those figures because we felt we were being the guinea-pigs for a lot of Canada in that hearing up there which was very disturbing to most of the people who came.

Another thing that was disturbing, Mr. MacMillan, was the statement made that the passenger handlings on these trains are light and the growth potential and the travel market in this area appears limited. I have figures to show that the population in that area went up 13,000 from 1966 to 1968, 4½ per cent, and I have reason to know there is a big development going on up there in the Douglas Point area. There is going to be a lot of people moving into that area and the potential is there and going to be greater as the years go on. We had officers from the Mid-western Development Association there, which

[Interprétation]

M. Skoberg: Il n'y aura aucune différence avec d'autres entreprises au Canada.

M. MacMillan: Non.

M. Skoberg: En d'autres mots, la question est celle-ci: est-il plus facile de déménager des maisons que d'acheminer des données?

M. MacMillan: Il est plus facile d'acheminer des données, si c'est réellement des données que nous voulons acheminer, mais je ne vois pas comment cela peut toucher les 4 employés de Dauphin.

M. Skoberg: Je ne parle pas seulement de Dauphin, je parle de tous les autres endroits dans le même cas.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Si quelqu'un d'autre veut prendre la parole je reparlerai plus tard.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Merci, Monsieur le président, je ne veux pas revenir sur la situation qui existe dans l'ouest de l'Ontario, mais je pensais que monsieur MacMillan allait répondre à quelques-unes des questions que j'avais posées au sujet des dépenses du surintendant, des dépenses de trafic, des dépenses générales et des dépenses de communications dans cette partie de l'Ontario et des difficultés qui ont entouré l'audience tenue à Owen Sound. Tous ceux qui étaient présents, les représentants des chambres de commerce, les notables et les dirigeants de la localité, ont été indignés lorsqu'ils n'ont pas su ce qui se passait dans la région. Vous pouvez très bien prétendre que toutes ces dépenses sont directement attribuables au service voyageur mais ce sera difficile à prouver. Ce serait une chose qu'il vous faudrait considérer lorsque vous organiserez d'autres audiences et vous devrez vous assurer d'avoir toutes les données nécessaires parce que nous avons paru ridicules lors de cette audience et beaucoup de gens en sont sortis indignés.

Un autre fait qui a paru troublant, monsieur MacMillan, ce fut lorsqu'on a affirmé que le nombre de passagers dans ces trains était faible et que ce nombre ne s'accroissait pas beaucoup au cours des années. Je peux vous citer des chiffres qui indiquent que la population de la région s'est accrue de 13,000 personnes de 1966 à 1968, soit 4½ pour cent, sans compter qu'il y a des projets importants en voie de réalisation dans la région de Douglas Point. Il y aura de plus en plus de personnes dans la région et cette croissance se maintiendra au cours des années. Nous avons représenté des représentants de la Midwes-

[Text]

is a development organization in the area, but your company never conferred with them nor discussed with them the potential of the area. I would like to know where you get your figures in this connection.

Mr. MacMillan: Was this question asked in the hearing?

• 1720

Mr. Howe: Yes, it was asked at the hearing and it was contained in the statement. Of course, whoever prepared the submission in connection with that hearing just did not know the facts because both the CPR and CNR were talking about taking off lines to Owen Sound and in yours it says that service provided by the CPR and the competing bus companies should have no difficulty in absorbing CN's passenger traffic. The CP had an application in right at the same time and they had the same statement in their submission.

Mr. MacMillan: I know. That has arisen many times and it does not make too much sense.

Mr. Howe: Nor does it make for good feelings with regard to the railroads.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Howe: I will go along with what Mr. Corbin said with regard to the difficulty of those railiners up there. They are full on the week-ends and people have to stand in the baggage compartment. Those people may be first-timers, but are they going to go back that way on another week-end? No, not if they have to stand all the way from Guelph to Owen Sound.

Mr. MacMillan: Not if they can avoid it. I grant you that, Mr. Howe.

Mr. Howe: This is the area in which we feel you are not looking after weekend traffic when it is at its highest peak. You might get potential customers to stay with you. They are being driven away wholesale just as seems to be indicated in the Maritimes. Furthermore, Mr. MacMillan, did that passenger service ever pay in Canada?

Mr. MacMillan: I have asked myself that question.

Mr. Howe: I think it is only about 15 per cent of the total revenue at any time.

[Interpretation]

tern Development Association qui est un organisme qui s'occupe de développement dans la région, cependant votre société ne les a jamais rencontrés et n'a jamais discuté avec eux du potentiel de croissance de région. Je voudrais connaître les chiffres que vous avez à ce sujet.

M. MacMillan: A-t-on posé cette question au cours de l'audience?

M. Howe: Oui, quelqu'un l'a demandée et la réponse figure dans la déclaration. Sans aucun doute, celui qui a rédigé le mémoire présenté à cette audience n'était pas au courant de la situation parce qu'il affirmait que le CP et le CN avait l'intention d'abandonner certaines lignes se rendant à Owen Sound et que les services du CP et les services de transport par autobus pourraient absorber sans discuter le trafic voyageur du CN. Le CP a fait une demande en même temps et son exposé contenait les mêmes informations.

M. MacMillan: Je sais. Cela s'est produit souvent mais ne veut pas dire grand-chose.

M. Howe: Et ce n'est sûrement pas à l'honneur des chemins de fer.

M. MacMillan: Non.

M. Howe: Je voudrais revenir à ce que disait tantôt monsieur Corbin à propos des difficultés éprouvées par les voyageurs qui empruntent le train à cet endroit. Ils sont nombreux les fins de semaine, et les gens doivent voyager dans les wagons à bagages. S'ils empruntent le train pour la première fois, pensez-vous qu'ils reviendront la semaine suivante? Sûrement non, s'ils doivent voyager debout entre Guelph et Owen Sound.

M. MacMillan: Je vous concède qu'elles l'éviteront dans la mesure du possible.

M. Howe: Je pense que vous ne vous préoccupez pas du trafic de fins de semaines alors que les voyageurs sont très nombreux. Peut-être qu'un certain nombre vous resterait fidèle. En fait, vous semblez plutôt les repousser comme c'est le cas dans les Provinces Maritimes. En outre, monsieur MacMillan le service voyageur a-t-il déjà été rentable au Canada?

M. MacMillan: Je me suis toujours posé cette question.

M. Howe: Je pense que ce service représente 15 pour cent du total de vos recettes.

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes, but I think that it must have paid. I think it paid during the war. I am quite sure it had to pay during the war.

Mr. Howe: There was a gas shortage during the war.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. An element that creeps into all of this that we have to remember is that the people who are so opposed to the variation in passenger service and the curtailing of passenger service are almost inevitably those who have been there at the peak periods. They are the weekend travellers. It is not every weekend during the summer either. Certain weekends something happens and there is a great flood to the train. The weather may be foul. There are countless other explanations. They do not see the trains on the noncrowded days which cost us just as much money. They are running virtually empty, and in some cases, some of these services are literally empty. There is nobody on them at all.

Mr. Howe: They also see your freight trains going up and down, sometimes with only one car.

Mr. MacMillan: That is perhaps so but that one car may have a tag on it of \$1,000 in traffic. It is the completion or the origination of a trip from which we will derive a very considerable amount of revenue.

Mr. Howe: Taking 1968 census figures of those counties that were involved, there were approximately 344,000 people in that area and you figure \$480,000 was the loss. That figures out about the national average in the estimates of the losses of the railroads in passenger traffic. But all those people are also helping to maintain your freight and express service. You cannot expect to have the cream and not have to take some skim milk.

Mr. MacMillan: That is correct, however, the law imposes on us the duty of bringing these questionable services to the attention of the Commission. It does not lie in our hands to withdraw or discontinue passenger services. The burden is on the Commission to determine in the first place whether or not there is a loss and, in the second place, whether or not the service ought to be continued or discontinued in the public interest. When that judgment is made, then of course we abide by the result. We have no earthly basis upon which we can be permitted to impose our judgment on the Transportation

[Interprétation]

M. MacMillan: C'est vrai, mais il a déjà été rentable durant la guerre par exemple. J'en suis tout à fait sûr.

M. Howe: Il y avait une pénurie d'essence durant la guerre.

M. MacMillan: Oui, c'est exact. Il nous faut toujours nous rappeler que les personnes qui sont les plus opposées à toute diminution des services voyageurs sont presque toujours celles qui empruntent le train aux périodes de pointes. Ce sont les voyageurs de fins de semaines. Les wagons bondés au cours de certaines fins de semaines de l'été mais non pas toutes les fins de semaine. C'est peut-être dû au mauvais temps ou à toutes sortes d'autres raisons. Cependant, les mêmes personnes ne remarquent pas que certains jours, les trains sont à moitié vides et que nos frais sont les mêmes. Il arrive certains jours que les wagons sont pratiquement vides.

M. Howe: Elles remarquent également vos trains de marchandises qui n'ont parfois qu'un seul wagon.

M. MacMillan: C'est sans doute vrai mais ces wagons peuvent nous rapporter \$1,000. C'est simplement la fin ou le début d'un trajet qui peut nous rapporter une somme considérable.

M. Howe: Selon les données du recensement de 1968, la population des comtés dont nous parlons s'élevait à environ 304,000 personnes et vos cartes s'élèvent à \$480,000. Ce chiffre se rapproche de la moyenne des pertes du service de voyageurs pour l'ensemble du pays. Toutes ces personnes contribuent aussi à maintenir votre service de marchandises et de messageries.

M. MacMillan: C'est vrai, mais la loi nous oblige à attirer l'attention de la Commission sur la faible rentabilité de ces services. Il ne nous appartient pas de décider de discontinuer les services de voyageurs. Il appartient à la Commission de déterminer en premier lieu s'il y a perte en ensuite si le service doit être maintenu dans l'intérêt général. Nous nous en tenons à cette décision. Nous n'avons aucun moyen d'imposer notre jugement à la Commission des transports. Il n'existe aucun mécanisme nous permettant de demander des subventions pour combler le déficit. La loi nous permet simplement de demander l'autori-

[Text]

Commission. We have not got any machinery whereby we can apply for a deficit subsidy. The statute requires us merely to apply for authority to discontinue. The other machinery then comes into motion.

Mr. Howe: In your applications to the provincial governments for LCL licences for your trucks, have the provincial governments ever intimated to you that you have a rail line going up there which you should make better use of?

• 1725

Mr. MacMillan: I have no recollection of that ever being said to us.

Mr. Howe: I mentioned the buses this morning. I think the time is coming when we have got to consider using those branch lines more, probably putting flanged-wheel trucks on there, using those to carry your LCL and express. There are not enough freight trains to have us involved with a safety factor or to have us worry about time schedules, Mr. MacMillan. This is something that the provincial governments and yourself have to go into because there is a lot of real estate lying there unused.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Howe: This does not pay.

One other question. What has been the percentage increase in freight rates since 1967?

Mr. MacMillan: We know what freight rates have been increased since 1967 but we would have to add it up.

Mr. Howe: From 1968 to 1969, what has been the increase?

Mr. MacMillan: We are looking for them right now.

Mr. Vaughan: In May 1968 there were non-competitive normal rates. This increase amounted to 5 per cent for short hauls and tapered down to 2 per cent on long hauls.

It did not apply to LCL rates. Because of the freight rate freeze imposed by the National Transportation Act, it did not apply also to the so-called normal rates to, from or within the Maritime Freight Rates Act territory.

April 1, 1969—noncompetitive and competitive rates. The increase ranged from 8 per

[Interpretation]

sation de discontinuer le service. C'est alors que l'autre mécanisme entre en jeu.

M. Howe: Lorsque vous demandez aux gouvernements provinciaux de vous accorder des permis de transports par camions de vos expéditions de détails, ces gouvernements ne vous ont-ils jamais rappelé que vous disposez d'une voie ferrée qui pourrait être mieux utilisée?

M. MacMillan: Pas que je sache.

M. Howe: J'ai parlé des autobus ce matin. Je pense que le moment est venu de nous occuper un peu plus de toutes ces lignes secondaires, peut-être de doter les camions de roues de wagons ce qui leur permettrait de transporter les expéditions de bétails et les messageries. Il n'existe pas assez de trains de marchandises pour nous permettre de considérer le facteur sécurité ou nous préoccuper des horaires. C'est une chose que vous devriez examiner avec l'aide des gouvernements provinciaux parce qu'il y a beaucoup d'installations qui ne servent pas.

M. MacMillan: C'est vrai.

M. Howe: Et ça ne rapporte rien.

Une autre question. Quel a été le pourcentage d'augmentation des tarifs des marchandises depuis 1967?

M. MacMillan: Nous savons que ces tarifs ont augmenté depuis 1967 mais il nous faudra faire le calcul.

M. Howe: Quelle en a été l'augmentation de 1968 à 1969?

M. MacMillan: Nous sommes en train de les calculer.

M. Vaughan: En mai 1968, nos tarifs n'étaient pas compétitifs. Nous les avons accrus de 5% pour le transport sur courte distance et de 2% pour les transports sur longues distances.

Cette hausse ne s'appliquait pas aux tarifs des expéditions de détails. Par suite du gel des tarifs imposés par la loi nationale sur les transports elle ne s'appliquait pas non plus aux tarifs normaux sur l'ensemble du territoire, tombant dans le champ d'application de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les Provinces Maritimes.

Le premier avril 1969—tarifs non-concurrentiels et concurrentiels—la hausse a varié

[Texte]

ent on short-haul traffic to 4 per cent on long-haul traffic. It also raised coal and coke rates by 25 cents per ton.

The average increase was about 6 per cent. Once again, this did not apply on normal rates to, from or within the Maritimes.

Mr. Howe: That is rather interesting because in your annual report, you talk about carload freight. It indicates that you moved 3.6 per cent more and your revenues went up by 6.9 per cent. So that you did not move that much more. It was mostly an increase in freight rates that helped that.

Mr. MacMillan: I referred to that this morning, the 3.6 per cent—as I called it, “true economic growth”—was additional tonnage. The additional tonnage was under 4 per cent.

Mr. Howe: Next year, your subsidy is going to be decreased again. Will this be reflected in an increase in freight rates?

Mr. MacMillan: We have to say that we do not, as Canadian National, make the freight rates in this country. They are done co-operatively with the other railways involved and that, of course, concerns the CPR more particularly than any of the others. Again related to this whole question is the existence of Dr. Young's Prices and Incomes Commission and the criteria established pursuant to it.

Mr. Howe: I was going to ask you about that.

Mr. MacMillan: Presumably we would be exposed to examination by the Commission to ensure that...

Mr. Howe: Is there not an examination going on right now?

Mr. MacMillan: Yes, there is.

Mr. Howe: Are you going to be able to abide by the criteria that he has set up.

Mr. MacMillan: Well we agreed to them at the conference. We accepted the criteria.

Mr. Howe: Why is he examining your freight rates if you agreed to the criteria?

Mr. MacMillan: I really cannot answer that question.

Mr. Howe: He has not too much more faith in some of the answers than I have, I guess.

[Interprétation]

de 8% pour les courtes distances, de 4% pour les longues distances. Les tarifs de transports du charbon et du coke ont été augmentés de 25c la tonne.

L'augmentation moyenne a donc été d'environ 6% encore une fois, cette augmentation ne s'appliquait pas aux taux normaux et aux tarifs en direction, en provenance ou à l'intérieur des Provinces Maritimes.

M. Howe: Voilà ce qui est fort intéressant étant donné que vous parlez du transport des marchandises dans votre rapport annuel. Vous signalez qu'il s'est accru de 3.6 p. 100 et que vos recettes ont progressés de 6.9 p. 100. En fait, c'est surtout la hausse de vos tarifs qui vous a permis d'obtenir ces résultats.

M. MacMillan: J'ai parlé ce matin de l'augmentation du nombre de tonnes transportées et on l'a appelée «une vraie croissance économique». L'augmentation du nombre de tonnes transportées a été inférieures à 4 p. 100.

M. Howe: Ainsi, l'an prochain le montant de vos subventions devraient diminuer. Serait-ce le résultat de l'augmentation des tarifs marchandises?

M. MacMillan: Je dois préciser que ce n'est pas le Canadien National qui détermine les tarifs du transport des marchandises. Ils sont établis de concert avec les autres sociétés ferroviaires concernées, notamment le CP et d'autres sociétés. Il y a également la Commission des prix et des revenus du docteur Young qui a son mot à dire.

M. Howe: Je voulais justement vous questionner à ce sujet.

M. MacMillan: Sans doute que la Commission examinera nos dossiers pour s'assurer que...

M. Howe: N'est-elle pas en train de le faire?

M. MacMillan: Oui, c'est ça.

M. Howe: Serez-vous en mesure de vous conformer aux critères établis?

M. MacMillan: Nous en avons donné l'assurance lors de la conférence.

M. Howe: Pourquoi la Commission examine-t-elle vos tarifs marchandises si vous avez accepté les critères?

M. MacMillan: Je ne sais vraiment pas.

M. Howe: Je pense bien qu'elle n'est pas trop convaincu de quelques-unes des réponses.

[Text]

● 1730

[Interpretation]

Mr. Vaughan: To put it another way, I think the conference was held and the criteria was laid down. The companies that were there concurred in the criteria and undertook to abide by the criteria. If there was any change in any price structure, the companies agreed to give the Commission a 30-day notice relative to any increases. The judgment of the company was that the increase in freight rates that was made this year was within the criteria that were laid down.

Now the Commission said at the conference that it would want to look at various elements of the price structure in the economy and that is what they are doing. They are not only doing it with freight rates but they are doing it with everybody else.

Mr. Howe: Of course, we had them before our Committee the other day. One of the areas in which they indicated that they were doing the examination was freight rates.

Mr. MacMillan: They have conducted similar studies.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Howe: Into the peanut butter business?

Mr. MacMillan: Into a lot of others.

Mr. Rock: The CNR is the owner of Air Canada. I understand that you have assets of \$382,819,500 which are Air Canada's. Were these assets purchased through a bond issue?

Mr. MacMillan: Yes. They represent the total of the funds which have been advanced to Air Canada for the purchase of equipment and facilities.

Mr. Rock: You obtained most of this finance through bond issues.

Mr. MacMillan: No. We did not. We obtained it through the Minister of Finance under the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1968. Some of that was piped through the railway to Air Canada and some of it went to Air Canada directly from the Finance Department.

Mr. Rock: If there was to be a separation of Air Canada from CNR, would this make your financial structure look worse or better?

Mr. MacMillan: It will reduce the total of our outstanding debt but in so far as the servicing of the debt is concerned it will remain constant because Air Canada pays the

M. Vaughan: Certains critères ont été établis au moment de la Conférence et les sociétés qui étaient présentes ont été d'accord pour s'en tenir à ces critères. En cas des modifications des prix, les sociétés ont accepté d'aviser la Commission 30 jours à l'avance de toute augmentation de prix. Notre compagnie a jugé que l'augmentation des tarifs marchandises qui a lieu cette année était conforme aux critères établis.

Comme elle l'avait dit à la conférence, la Commission étudie la structure des prix de l'économie sous certains de ses aspects, non seulement le tarif du fret, mais tous les autres

M. Howe: Lors de leur comparution devant notre comité l'autre jour, ils nous ont dit qu'ils étudiaient ce tarif du fret.

M. MacMillan: Ils ont mené des études similaires.

Le président: Monsieur Rock.

M. Howe: Dans l'industrie de la cacahuète?

M. MacMillan: Dans nombre d'autres.

M. Rock: Air Canada est la propriété du CN. L'actif d'Air Canada s'élève, je crois à \$382,819,500. Cette somme provient-elle de la vente d'obligations?

M. MacMillan: Oui. Elles représentent le montant global des fonds mis à la disposition d'Air Canada pour l'achat de l'équipement et des facilités.

M. Rock: Vous en avez obtenu la plus grande partie par la vente d'obligations?

M. MacMillan: Non. Nous avons pu la recueillir par l'intermédiaire du ministre des Finances, en vertu de la Loi sur les garanties financières; une partie de cette somme a été transmise à Air Canada par l'intermédiaire du chemin de fer et une autre a été transmise directement à Air Canada par le ministère des Finances.

M. Rock: Si Air Canada devait se séparer du CN, votre situation financière serait-elle pire ou meilleure?

M. MacMillan: Notre dette serait, dans l'ensemble, réduite, mais l'intérêt demeurerait le même car Air Canada paye aujourd'hui l'intérêt sur les quelque 382 millions et continuera

[Texte]

interest on the \$382-odd million today. Presumably they will continue to pay it through their new financing program.

Mr. Rock: The equity of Air Canada is only \$5 million I understand.

Mr. MacMillan: Yes, we own that.

Mr. Rock: It is a very poor system. You have just an equity of \$5 million but have assets of over \$382 million. This situation is worse I would say than the CNR. You have a lot of equity in the CNR, a lot more, as say, in comparison to its worth but with Air Canada you have only \$5 million in equity. It is completely wrong and I think that at least 50 per cent of that \$382 million should be in equity.

Mr. MacMillan: This is one of the topics which is receiving the attention of the government right now—the relationship of equity to fixed debt in Air Canada.

Mr. Rock: Is there any CNR participation in planning land transportation to Ste. Scholastique?

Mr. MacMillan: Yes, that is under discussion.

Mr. Rock: You have planners on the committee.

Mr. MacMillan: Yes we do.

Mr. Rock: I have just one more question if I may. Is the reorganization of the Department of Transport going to interfere with your future planning in respect to co-ordinating, planning and things like that?

Mr. MacMillan: I doubt if it will interfere with it.

• 1735

Mr. Rock: Do you think there will be less errors made in future planning where the department knows everything that is going on between say your company and municipalities.

Mr. MacMillan: I think that they have pretty well known of our planning all the way. I think this can bring about a co-ordination of planning activities by the various arms of the Department of Transport. I think that is probably the reason.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I think we might just as well adjourn because we have to go now for a vote.

[Interprétation]

présument de le faire en vertu du nouvel accord financier.

M. Rock: Si j'ai bien compris, l'actif net d'Air Canada ne s'élève qu'à \$5 millions.

M. MacMillan: Oui, nous possédons ce montant.

M. Rock: Piètre situation financière que celle où l'avoir propre ne s'élève qu'à \$5 millions d'un actif de \$382 millions. L'avoir propre du CN est en proportion beaucoup plus élevé. C'est une situation qui cloche et l'avoir propre de Air Canada devrait s'élever à au moins 50 p. 100 de son actif de \$382 millions.

M. MacMillan: Le gouvernement est justement en train d'étudier cet aspect de la situation financière d'Air Canada.

M. Rock: Le CN participe-t-il à la planification du transport routier depuis Saint-Scholastique?

M. MacMillan: Oui, on en discute présentement.

M. Rock: Vous avez des préposés à la planification qui font partie du comité?

M. MacMillan: Oui.

M. Rock: La réorganisation du ministère des Transports général-t-elle votre planification, quant à la coordination etc?

M. MacMillan: J'en doute.

M. Rock: Les erreurs de planification seront-elles, à votre avis, réduites du fait que le ministère sera mieux renseigné sur, disons, vos relations avec les municipalités.

M. MacMillan: Le ministère connaissait suffisamment bien notre planification dans son ensemble. Mais il pourrait en résulter une coordination de la planification entreprise dans les diverses branches du ministère des Transports.

M. Rock: Merci.

Le président: Autant ajourner, messieurs, car il nous faut nous rendre pour le vote.

[Text]

An hon. Member: They will not vote for another five minutes.

Mr. Rock: Could we not, Mr. Chairman, pass the Estimates and then come back for questioning?

Mr. Skoberg: No.

The Chairman: There is only one question. Mr. Corbin, do you have only one short question?

Mr. Corbin: I had a very short question.

The Chairman: Well, go ahead. We have time.

Mr. Corbin: This is a follow-up on to what Mr. Skoberg brought up this morning, Mr. Chairman, I simply want to know if the Canadian National is from time to time in consultation with the Department of Regional Economic Expansion or if that department consults with the Canadian National as to determine to what extent your policies and/or decisions may or may not affect regional economic expansion? Do you understand what I mean by that?

Mr. MacMillan: Yes. The answer to that is in the affirmative. We have these conversations.

Mr. Corbin: All right. Thank you.

The Chairman: We will adjourn until 8 o'clock tonight.

[Interpretation]

Une voix: Il ne voterons pas avant cinq minutes.

M. Rock: Pouvons-nous adopter le budget des dépenses et revenir pour ces questions?

M. Skoberg: Non.

Le président: Une seule question—monsieur Corbin, avez vous une seule question?

M. Corbin: Une question très courte.

Le président: Allez-y.

M. Corbin: Elle fait suite à ce qu'a dit ce matin monsieur Skoberg. Le CN consulte-t-il de temps à autre le ministère de l'expansion économique régionale de sorte que cette expansion économique régionale n'ait pas à souffrir de vos décisions et lignes de conduite? Me comprenez-vous?

M. MacMillan: Oui, et je dois répondre oui à cette question.

M. Corbin: Très bien; merci.

Le président: Nous allons ajourner jusqu'à 8 h. ce soir.

EVENING SITTING

• 2007

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. Mr. Corbin?

Mr. Corbin: No more questions.

The Chairman: No more questions. Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. MacMillan, I would just like to get back to passenger trains for a moment. What relationship has the Canadian National with the Ontario Northland?

Mr. MacMillan: None at all. The Ontario Northland is owned entirely by the Ontario government. We connect with them at North Bay and again at Cochrane, that is all.

Mr. Skoberg: Did the CNR have a dining car on the Ontario Northland?

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre, Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je n'ai pas de question à poser.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Je voudrais revenir un instant sur la question des trains de passagers. Quelle est le rapport entre le CN et le Ontario Northland?

M. MacMillan: Aucun. L'Ontario Northland est la propriété du gouvernement de l'Ontario, et nous avons avec lui deux jonctions, l'une à North Bay et l'autre à Cochrane.

M. Skoberg: Le CN avait-il un wagon restaurant sur le Ontario Northland?

[Texte]

Mr. MacMillan: I cannot answer that categorically at this moment. At one point in time, I think we did provide the diner on the ONR.

Mr. Skoberg: These are the trains 87 and 88 between Toronto and Cochrane, the ones I am referring to. Is that right?

Mr. MacMillan: I think it is right, yes.

Mr. Skoberg: I understand this dining car has been taken off and replaced with a café coach lounge car. In view of the length of time that people have to travel on this train whether or not it is justified to take that particular dining car off and leave a lounge car on it which only serves hamburgers or ham sandwiches and so on. What demand is there for a suitable dining facility?

Mr. MacMillan: This diner, unless the times are very different from what they were when I was familiar with them, would serve the ONR part of the service; that is, north of North Bay. I expect it is their judgment. It is, in fact, their judgment, we co-operate with them on this train. I can find out about that but I do not think we have the information here at this moment.

Mr. Skoberg: No, this just happened most recently.

Another question that has come to our attention is with the reintroduction of the Turbo train naturally there is bound to be a loss of jobs in other capacities. I understand the CNR advertised for hostesses in the *Toronto Star*. Would there not be people laid off these other trains, these dining car facilities that you have had? The stewardesses who were on there could have been provided with job opportunities on the Turbo train rather than bringing new employees in at this particular time.

Mr. MacMillan: I do not know about this ad to which you refer. We did have the hostesses for the Turbo train. I rather thought they were still in our service, that we had spotted them here or there.

• 2010

Mr. Skoberg: I am given to understand that on Friday, April 3, you advertised for hostesses on the Turbo trains. The only concern I have, of course, at the present time is whether or not there has been any consideration given to job opportunities for those who were displaced with installations of other new trains.

Mr. MacMillan: It would be a very different type of employee, Mr. Skoberg. The hostesses on this train...

[Interprétation]

M. MacMillan: Je ne saurais répondre catégoriquement. Je crois que nous avons déjà assuré ce service.

M. Skoberg: Il s'agit n'est-ce pas des trains numéros 87 et 88—de Toronto à Cochrane?

M. MacMillan: Je crois que si, en effet.

M. Skoberg: J'ai cru comprendre qu'on avait remplacé ce wagon par un wagon lounge-café. Vu la longueur du trajet, est-il ou non justifié de supprimer ce wagon restaurant et de lui substituer un comptoir ou on ne sert que des hamburgers et des sandwiches? Un wagon restaurant s'impose-t-il?

M. MacMillan: Ce wagon, à moins que les choses aient bien changé, ne dessert l'ONR que sur une partie du circuit, soit au nord de North Bay. Ils ont pris cette décision. Mais je ne crois pas avoir ici de renseignements à ce sujet.

M. Skoberg: Non. Cette mesure est toute récente.

Autre chose qu'on nous a signalé: avec la réintroduction du Turbo train, on s'attend à une perte d'emplois dans les autres domaines. Le CN a, dit-on, demandé des hôteses dans le *Toronto Star*. Ne pourrait-on pas utiliser le personnel congédié dans les autres trains. Les serveuses qu'il y avaient dans ces trains auraient pu être employées dans le Turbo train, au lieu d'en employer de nouvelles.

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant de cette annonce. Nous avions des hôteses pour le Turbo train. Je les croyais encore à notre service, disséminées ici et là.

M. Skoberg: Je crois comprendre que le 3 avril, un vendredi, vous avez demandé des hôteses pour le Turbo train. Tout ce qui m'importe, c'est de savoir si on a songé à réembaucher celles qui avaient été déplacées par l'introduction de nouveaux trains.

M. MacMillan: Le travail serait différent, monsieur Skoberg. Les hôteses, sur ce train...

[Text]

Mr. Skoberg: One is a male and one is a female.

Mr. MacMillan: That is right and there are not very many of them. What we are attempting to do is to provide a personalized service in part of the train. As I say, I thought we still had all these young women.

Mr. Vaughan: Two or three I think left during the time the Turbo was off, the remainder stayed with the company.

Mr. Skoberg: The remainder stayed?

Mr. Vaughan: They stayed in the company. We would just be filling a few positions of the girls who had left, that is all.

Mr. Portelance: Would you allow me a supplementary on that, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Yes, fine.

Mr. Portelance: Was this advertised also in the Montreal paper or just in the Toronto paper?

Mr. MacMillan: No, no, sir. I did not know we had an ad. Does anyone here know anything about this?

Mr. Spicer: I could not tell you whether the ad was in at both ends or not, but when the original arrangement was set up, the crewing of the terminal confined so many jobs to Toronto and so many jobs to Montreal. If all the Montreal girls stayed, then obviously they would not be advertising in Montreal. But it was an agreed provision of the work between Toronto and Montreal on the Turbo hostesses.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Dealing with the Turbo train just for a moment again. I understand that only the club car passengers receive hot meals, while the far greater number of coach passengers are limited to cheese sandwiches and the like. Is this correct?

Mr. Spicer: That is not a fact.

Mr. Skoberg: It is not a fact?

Mr. Spicer: No. There is hot food available in the day coaches too.

Mr. Skoberg: Delivered by the hostesses?

Mr. Spicer: No.

Mr. Skoberg: You are definitely sure that there are hot meals available for the day coach patrons.

[Interpretation]

M. Skoberg: Il y a une jeune femme et un jeune homme.

M. MacMillan: C'est exact, et il n'y en a pas beaucoup. Nous essayons d'assurer un service personnel aux voyageurs; mais, comme je vous l'ai dit, je croyais que ces jeunes filles étaient encore à notre emploi.

M. Vaughan: Il y en a deux ou trois qui sont parties quand le Turbo a été retiré de circulation et les autres sont restées à l'emploi de la compagnie.

M. Skoberg: Elles sont restées?

M. Vaughan: A l'emploi de la compagnie. Nous ne faisons que combler les vacances.

M. Portelance: Me permettez-vous de poser à ce sujet une question complémentaire, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Bien sûr.

M. Portelance: Cette annonce a-t-elle paru également dans un journal de Montréal?

M. MacMillan: Je ne savais même pas que nous avions annoncé. Quelqu'un ici, le savait-il?

M. Spicer: Je ne saurais vous dire, quant à ce poste en particulier, mais je sais que lors de l'entente initial, le service de dotation en personnel a réservé certains postes pour Toronto, et certains autres pour Montréal. Si toutes les jeunes filles de Montréal sont demeurées auprès de la compagnie, il n'y a pas eu, bien sûr, d'annonce faite à Montréal.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: On m'a dit qu'on sert des repas chauds dans la voiture-salon du Turbo tandis que, dans les voitures-coach, on doit se contenter de sandwiches. Est-ce exact?

M. Spicer: Ce n'est pas exact.

M. Skoberg: Ce n'est pas exact?

M. Spicer: On sert aussi des repas chauds, durant la journée, dans les voitures-coach.

M. Skoberg: Servis par une hôtesse?

M. Spicer: Non.

M. Skoberg: Vous êtes sûr qu'on sert, durant la journée, des repas chauds aux voyageurs des voitures-coach.

[Texte]

Mr. Spicer: The kitchen facility for the coach passengers has a fairly wide range of meals available, hot meals and sandwiches. The passengers come up and take it back to their seats where they have pull-down tables at each individual seat. The only difference is that in one case it is served at the seat and in other case they obtain the food themselves.

Mr. Skoberg: Do you have the 1968 CN Annual Report available that you could possibly refer to? On page 5 of the Report, the bottom paragraph:

Railway operating expenses increased \$0.8 million, or 0.1 per cent to \$943.2 million compared with 1967.

I will not read through all that paragraph if you have it before you. Then on page 6, under the heading "Expenses" at the bottom of the page at the left side again it says:

Excluding the cost of the wage awards mentioned above, transportation expenses decreased \$15.6 million...

We know from your Report that the average number of employees in the system amounted to 85,240 which is a decrease of 7,820 from your 1967 average. Your average annual earnings per employee was \$6,993 an increase of 7.7 per cent; that is from your report as well. The question I have been wondering about is that with the reduced labour force where has the benefit of the earnings been reflected, in what area of your Report?

I may work on this angle. As we know that 7,820 men were earning an average of \$6,993 per annum, there would be a saving to the company in wages of \$56,685,260. Allowing for the additional wage cost of \$31.5 million there would be a net reduction in the wages paid of \$25.2 million. What happened to the \$25 million? Where is it reflected in your 1968 Report?

• 2015

Mr. MacMillan: Did we deal with this last year?

Mr. Skoberg: Not to my knowledge.

Mr. MacMillan: At that time we undoubtedly could have answered, but one thing that is not reflected in your calculation is the increase in the price of materials and supplies.

Mr. Skoberg: No, the only question is...

The Chairman: Mr. Skoberg, we are not dealing with the 1966 Report.

[Interprétation]

M. Spicer: Les passagers des voitures-coach peuvent au choix se procurer des sandwiches ou un repas chaud. Ils apportent ce repas à leur siège qui est muni d'une tablette escamotable. La seule différence c'est que, dans un cas, le repas est servi au passager et que, dans l'autre, ce dernier doit aller le chercher lui-même.

M. Skoberg: Avez-vous sous la main le rapport annuel du CN pour l'année 1968. A la page 5, le paragraphe du bas se lit:

Les dépenses de l'exploitation ferroviaire ont augmentées de 0.8 million ou 0.1 p. 100, soit \$943.2 millions, par rapport à 1967.

Je ne lirai pas tout ce paragraphe puisque vous avez devant vous le rapport. Puis, à la page 6, sous la rubrique «dépenses», en-bas et à droite, on lit:

Mises à part les augmentations de salaires mentionnées plus haut, les frais de transport ont diminués de \$16.6 millions...

Votre rapport nous apprend qu'il y avait environ 85,240 employés à votre service, soit une réduction de 7,820 par rapport à votre moyenne pour 1967. Le salaire annuel moyen individuel a été de \$6,993, soit une augmentation de 7.7 p. 100; toujours selon votre rapport. Je me demande donc où se trouve reflétée cette réduction de votre effectif dans votre rapport?

Disons que 7,820 employés gagnaient en moyenne \$6,993 par année, la compagnie devrait réaliser une épargne de \$56,685,260. Sous réserve de la charge salariale de \$31.5 millions, il ne devrait pas moins y avoir une réduction nette de \$25.2 millions. Où sont-ils passés? Où les trouve-t-on dans votre rapport de 1968?

M. MacMillan: En avons-nous parlé l'an passé?

M. Skoberg: Pas que je sache.

M. MacMillan: Nous aurions sûrement pu vous répondre alors mais vous ne tenez pas compte dans vos calculs de l'augmentation des matériaux et des fournitures.

M. Skoberg: Non, il ne s'agit que de savoir...

Le président: Monsieur Skoberg, nous ne traitons pas du rapport de 1966.

[Text]

Mr. Skoberg: To be very truthful, Mr. Chairman, if we had the new Report we would be dealing with it all day. So if we are talking about points of order...

Mr. Spicer: It is the 1968 Report.

The Chairman: I thought you were talking about the 1966 Report.

Mr. Skoberg: Oh, no, we are talking about the 1968 Report.

Mr. Spicer: I cannot give you the exact answer. Mr. MacMillan says we do not have the information with us. The paragraph you are talking about on page 6 talks about transportation expenses, not operating expenses. What we are saying is that the transportation part of our expenses reduced by \$15.6 million if you exclude wage awards.

The remainder of the saving that you are talking about using the calculation that you made, would be reflected, I expect, in maintenance-away equipment, express freight, general administration, all other parts of the railroad which were affected by the reduction in staff that you mentioned. This sentence refers only to our train expenses, transportation expenses so it was not an all-encompassing figure of the type you are trying to get at.

Mr. Skoberg: The question that I am trying to get at if I possibly can, is that nowhere does your Report make any reference to reduced wage costs as a result of reduced labour force. This is what I am trying to have cleared in my mind. It will be in this Report that we have before us now too. Where have you reflected that increased labour cost?

Mr. MacMillan: It could be reflected in the general addition of the various items which are included in transportation expenses.

Mr. Skoberg: Actually it is implied in the Report that the savings and operating expenses were the result of "improved utilization of car equipment." This is exactly what you have been talking about, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: But I would like to know where the \$25 million went to.

Mr. Vaughan: If you look at the over-all wage bill which is contained in charts that are in the Report, it shows the percentage.

Mr. Skoberg: Could I leave it this way: could you possibly give me a more detailed

[Interpretation]

M. Skoberg: A vrai dire, monsieur le président, si nous avions le nouveau rapport, nous y passerions toute la journée. Donc, si nous en appelons au règlement...

M. Spicer: Il s'agit justement du rapport de 1968.

Le président: Je croyais que vous parliez de celui de 1966.

M. Skoberg: Non: de celui de 1968.

M. Spicer: Je ne saurais vous dire exactement. Monsieur MacMillan me dit que nous avons pas ici ce renseignement. Le paragraphe de la page 6 auquel vous faites allusion se rapporte aux frais de transport, non à ceux d'exploitation. Nous disons en somme que, mis à part la charge salariale, nos frais de transport ont diminué de \$15.6 millions.

Vous trouverez le reste de cette somme dans l'entretien du matériel, le transport des marchandises, les frais d'administration générale et autres secteurs touchés par la réduction de l'effectif dont vous avez parlé. Cette phrase ne se rapporte qu'aux dépenses des trains, dépenses de transport et elle n'a pas la portée générale que vous lui prêtez.

M. Skoberg: J'essaie de vous dire que votre rapport ne reflète nulle part cette réduction des salaires liée à la réduction de l'effectif. On doit le mentionner dans le présent rapport. Où avez-vous niché cette augmentation de charge salariale?

M. MacMillan: Peut-être dans l'addition générale des divers articles qui entrent dans les dépenses de transport.

M. Skoberg: En fait, le rapport laisse entendre que l'épargne réalisée est attribuable à une meilleure utilisation du matériel roulant. C'est justement ce dont vous nous avez parlé, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Mais je voudrais quand même savoir où est passé ce \$25 millions.

M. Vaughan: Si vous considérez dans son ensemble la charge salariale des divers tableaux du rapport, on y expose les pourcentages.

M. Skoberg: Pouvez-vous me fournir de plus amples détails sur les charges salariales

[Texte]

explanation of wage costs with regard to that Report? The same thing would be reflected, I believe, in the Report that is now before us.

Mr. Vaughan: It would be the same thing. We drop a certain number of employees and the average wage becomes \$56 million.

An hon. Member: Not \$15 million.

Mr. MacMillan: Let us work on this and we will let you know about it.

Mr. Skoberg: I will not pursue it other than to get that information.

Could you tell the Committee, Mr. MacMillan, whether or not the CNR is spending any money in pipe line research?

Mr. MacMillan: Yes, we are.

Mr. Skoberg: Which department is that reflected in?

Mr. MacMillan: Research and development. This is particularly with regard to solids pipe line. Presumably most of the research on liquid and gaseous pipe lines has been done because they are real. But we have devoted a considerable amount of time to solids pipe line. We have co-operated with the Pulp and Paper Research Institute, for example, which has had an on-going project. This gets to be material for their business in terms of wood, pulp and chips. There is a solids pipe line study being conducted by the University of Alberta, if I recall; we have contributed to that program and have been most interested in it.

We have been in contact with various consultants in this field on different occasions and we have an on-going arrangement with one firm at this time. We are trying to maintain a continuing and close association with the evolution of the whole program because it is vitally important to us. I say that because we have several bulk commodities which can readily become susceptible to movement by pipe. Grain, for example, at some point in time may be; potash, coal, iron ore, wood pulp and wood chips may be. Sand and gravel, although that is so abrasive, may be quite a space away from us. But it is a matter of vital importance to us.

Mr. Skoberg: I believe a year ago, Mr. MacMillan, you suggested there were talks going on between the Canadian National and the Canadian Pacific in bringing about one national passenger train transportation policy in Canada. Are there still talks going on, or has there been any further information in this regard?

[Interprétation]

dont il est question dans le présent rapport—ce serait la même chose pour le rapport que nous avons ici devant nous.

M. Vaughan: Il en serait de même; un certain nombre d'employés partent et le salaire moyen devient \$56 millions.

Une voix: Non \$56 millions.

M. MacMillan: Nous allons nous renseigner à ce sujet.

M. Skoberg: Je ne tiens pas à avoir d'autres renseignements.

Pourriez-vous nous dire, monsieur MacMillan, si le CN affecte certaines sommes aux recherches sur les pipelines?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Où en trouvons-nous mention?

M. MacMillan: Dans la division des recherches, et il s'agit surtout de pipelines pour le transport des solides. Les recherches dans les autres formes de pipelines sont déjà effectuées vu que ce sont des réalisations. Sur ce point, nous avons collaboré avec l'Institut de recherche sur la pâte et le papier, par exemple, qui s'y intéresse du point de vue du transport de la pâte, du bois et du papier. Il y a aussi l'Université de l'Alberta qui mène une recherche dans ce domaine. Nous avons subventionné cette recherche et nous nous y intéressons.

Nous sommes en rapport avec de nombreux consultants dans ce domaine et nous essayons de suivre de près l'évolution de la recherche dans ce domaine qui revêt pour nous une importance vitale. Je le dis parce que nombre de produits en vrac seront éventuellement transportés par pipeline: le grain, la potasse, le charbon, le minerai de fer, la pâte à papier, les copeaux de bois, le sable, le gravier.

M. Skoberg: Vous nous avez dit il y a un an que le CN et le CP étaient en pourparlers en vue d'élaborer au Canada une politique générale en matière de trains. Avez-vous des nouvelles à ce sujet?

[Text]

• 2020

Mr. MacMillan: There is not very much that I can tell you about this. This becomes involved in the proceedings before the CTC and conversations do progress.

Mr. Skoberg: With the CTC too?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: All right. I have a very short one and I will have finished, unless you want to go to someone else and I will come back again.

I would like to turn now to the situation at Belleville. Possibly it would be in Mr. Spicer's field of transportation and maintenance. I am sure you are aware of the fact that I have been involved in some of this correspondence with the CTC and the people involved there. I wonder whether or not you believe with the report that has been sent to the Canadian Transport Commission—due to the lack of maintenance and supervision at that terminal which could be reflected at many other terminals, I am sure, across the system, with that type of vigilance that is on there now—whether or not there is adequate supervision at these terminals for the rolling stock and maintenance?

Mr. Spicer: We certainly think so. In the issue at Belleville as we see it, the great majority of the cars that pass near Belleville are really cars that originated in Toronto and are going to go through another hump yard at Montreal. At both major hump yards we have large staffs that inspect the equipment and make repairs. In addition, there is traffic that originates and terminates at Belleville. They were staffed at Belleville to do a lot of inspection work on through trains; as the trains are really only travelling 330 miles, it is not felt that this is necessary now.

We agree fully that before a car is loaded in the Belleville area it will be inspected. We do not want to load a car with customer's goods if it is going to be found faulty. We are continuing to inspect the cars and the originating and terminating trains are being given the proper inspections by car department forces at Belleville. The total number of people we require to do this work, who are directly associated with Belleville, is smaller than we had. We have certainly no intention of reducing forces and creating hazards to traffic or flaunting Canadian Transport Commission regulations such as brake tests and we have not done so.

I think it is the fact that traditionally Belleville had been a steam terminal and trains

[Interpretation]

M. MacMillan: Pas tellement. Les pourparlers vont bon train et la Commission canadienne des transports est maintenant de la partie.

M. Skoberg: La Commission canadienne des transports aussi?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Fort bien. Une dernière petite question, à moins que vous ne préférerez céder à un autre la parole et je différerai alors ma question.

Une brève question sur la situation à Belleville. J'aimerais m'adresser peut-être à M. Spicer, vu qu'il s'occupe de transport et de l'entretien. Vous savez que j'ai pris part à cette correspondance avec la CCT. D'après le rapport qu'on a envoyé à la Commission canadienne des transports au sujet du manque d'entretien à ce terminus et que l'on peut constater dans d'autres terminus, croyez-vous qu'avec la surveillance qu'on applique maintenant, il y a suffisamment de surveillance de l'entretien et du matériel roulant?

M. Spicer: Certainement. Bon nombre des wagons qui passent près de Belleville viennent de Toronto et passeront par une autre de ces cours à Montréal. Dans tous ces chantiers nous avons un personnel qui surveille le matériel et qui assure les réparations. De plus c'est le point de départ et le point d'arrivée d'une bonne partie du trafic. Il y a un personnel à Belleville pour faire des travaux d'inspection sur les trains de passage. Comme ces trains ne parcourent qu'une distance de 330 milles, on a estimé que ce n'était plus nécessaire.

Nous sommes d'accord qu'avant de charger les wagons de la région de Belleville on doit les inspecter. Par conséquent les inspections se poursuivent, et les trains de départ et d'arrivée sont inspectés par notre service à Belleville. Le nombre de personnes nécessaires à l'exécution de ce travail et qui sont cantonnées à Belleville est moindre que celui d'ailleurs. Nous n'avons pas l'intention de réduire l'effectif et de créer des risques pour la circulation ou de contourner les règlements de la Commission canadienne des Transports.

Belleville était traditionnellement un terminus pour les chemins de fer à vapeur, les

[Texte]

had traditionally been taken apart much more there than they are being taken apart now; the type of task done there is quite different today than it was even five years ago. We are trying to bring our operations into line with today's reality, as we see it.

Mr. Skoberg: I have quite a list of things here that have happened. Cars come into that terminal, have gone to Montreal or Toronto and should have been repaired; the same cars come back with defective brakes on a following trip, and this has happened three or four times in a row with the same car. There should be no reason for that brake to be defective; it should have been repaired at Montreal or Toronto.

Mr. Spicer: I agree with you.

Mr. Skoberg: This is the most recent list I have. Train 48 derailed, two diesels and a baggage car, and a Belleville yard broken rail, that is all right, that is maintenance—away, which is another bone of contention I think we should be looking at. A train wreck at Cornwall, Ontario, 31 cars on account of a broken bolster on May 1, Train 306. Train 319, two diesels, tank and box car, derailed east end of Belleville yard. Picton, Ontario, three cars derailed. Another one, both mainlines blocked at Prescott, seven cars derailed. Diesels off the track along with several cars on account of a bad track in a Belleville yard; I suppose that is a spring break-up.

Another point that you could possibly answer at the same time is I understand the Belleville crane has been moved to Montreal and has been in there for the last three or four months. I was given to understand some time ago that the Belleville crane was back in Belleville.

Mr. Spicer: I think it is back in Belleville. It was in for some work in the back-shop on the crane but I could not swear to that.

Mr. Skoberg: This is May 13, I am looking at here.

• 2025

Mr. Spicer: But the assumption is made and I think it is not necessarily a correct one, that a larger staff at Belleville would have prevented these things. On the major derailment that you talked about that took place on May 1, the car with a broken bolster was an American car. It came in through our gateway at Sarnia, went on to the repair track at Sarnia for repacking of the journals, and the bolster failed. There was an old flaw in the bolster, 25 per cent of it was an old flaw. It went through the Toronto yard, it went

[Interprétation]

trains étaient inspectés beaucoup plus minutieusement autrefois qu'ils ne le sont maintenant mais les travaux que l'on exécute aujourd'hui sont très différents de ceux que l'on faisait il y a même cinq ans. Nous devons nous adapter aux réalités d'aujourd'hui.

M. Skoberg: J'ai une liste des incidents qui se sont produits. Des wagons qui sont passés à ce terminus en direction de Montréal ou Toronto, et qui auraient dû être réparés et les mêmes wagons sont revenus avec des freins défectueux et cela s'est répété quatre ou cinq fois avec le même wagon. Ces incidents n'auraient pas dû se produire, les freins auraient dû être réparés à Toronto ou à Montréal.

M. Spicer: Je suis d'accord avec vous.

M. Skoberg: Voici une liste beaucoup plus récente maintenant. Le train n° 48 a déraillé, deux locomotives diesels, le fourgon à bagages et un rail brisé dans la cour de Belleville. Le 1^{er} mai, à Cornwall, Ontario, le train 306, 31 wagons ont déraillé. Le train 319 a déraillé à Belleville avec deux diesels, le wagon citerne, et le wagon à bestiaux. A Picton, Ontario trois trains ont déraillé. Un autre à Prescott 7 wagons ont déraillé. Un diesel a sauté les rails à Belleville faisant dérailler plusieurs wagons.

La grue de Belleville a été transportée à Montréal et elle y est depuis 3 ou 4 mois. On m'a laissé entendre qu'elle était revenue à Belleville.

M. Spicer: Elle est revenue à Belleville. Nous avons dû effectuer des travaux d'atelier sur cette machine.

M. Skoberg: Il s'agit du 13 mai.

M. Spicer: On prétend peut-être injustement, qu'avec un personnel plus nombreux à Belleville on aurait pu éviter ces accidents. Le déraillement du 1^{er} mai dont vous avez parlé concerne un train américain qui est arrivé à notre barrière à Sarnia, a pris la voie d'évitement pour le chargement et la sellette a cédé. Il y avait une faille dans la sellette, ce train est passé à la gare de triage de Toronto et de Sarnia ainsi qu'à plusieurs terminus aux États-Unis sans que même des personnes compétentes ne puissent détecter cette défec-

[Text]

through Sarnia, it went through a number of terminals in the United States and even qualified people would not be able to detect that. I think it is extremely questionable whether augmented staff at Belleville would have changed that situation. It was a material failure. Cornwall is quite a bit east of Belleville and it travelled safely for roughly 100 miles after it had gone by Belleville.

Mr. Skoberg: They will travel 100 miles or 1 mile, just like we used to worry about the hot box; as long as they kept blazing they were all right, but not anymore.

I will give you the car number. MC87037 is the car I was referring to. It was carded February 3, no brakes; again on February 18 no brakes; again February 26, no brakes; March 18, still defective brakes; on March 16 he was ordered to card this type of brake and do something about it. I think there are too many examples coming out now in certain types of investigations where these cars, not only in that terminal but other terminals as well, are being red-carded, the cards are being ripped off; and the cars go through to Montreal or Toronto for repairs. We are worried about the safety record and possibly, Mr. MacMillan could tell the Committee what type of safety program the CNR now has. A few years ago both CN and CP had a most effective safety program but I have not heard much about that lately.

Mr. MacMillan: There has been no relaxation, I can tell you that. A great deal of work has been done with respect to safety because I share everybody's concern with regard to safety. I am a little surprised at the possibility of the red cards being yanked off and torn up. I am also amazed that the same car originated at Belleville, moved on to Toronto to be off-loaded and came back to Belleville in a short period of time because normally that type of repetitious movement on a given car is very unusual. We would like to take a look at that, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Another case I will give you so you do not think I am concentrating on Belleville is at Biggar, Saskatchewan, where a train went by a stop-signal. I have the affidavit from the individual concerned taking great exception to the method that he was dismissed at that time. The question was whether or not the brakes were operative. I believe this whole thing comes back again to maintenance of the rolling stock.

Mr. Spicer: First of all, Mr. Skoberg, I think the argument that might be put forward in that case is a pretty poor one. The engineman has the responsibility as you know

[Interpretation]

tuosité. Par conséquent, je doute fort qu'un personnel plus nombreux à Belleville aurait pu éviter cet accident. Il s'agissait d'un défaut de fabrication. Cornwall est assez loin de Belleville et le train a voyagé en toute sécurité pendant 100 milles après avoir quitté Belleville.

M. Skoberg: Voici le numéro du train MC87037 qui a déraillé le 3 février sans freins, encore le 18 février, pas de freins, le 28 février pas de freins, le 18 mars, des freins défectueux, le 16 mars, on a jugé bon d'enlever ces freins et de les remplacer. Il y a trop d'exemples qui nous sont signalés au cours d'enquêtes où ces wagons, non seulement à ce terminus, mais à d'autres où ces défauts sont notés sur des cartes mais où l'on détruit les cartes pour envoyer les wagons à Toronto ou à Montréal pour être réparés.

Nous nous préoccupons des facteurs de sécurité et M. MacMillan peut nous dire quelle sorte de programme de sécurité le CN préconise aujourd'hui.

Il y a quelques années le CN et le CP avaient des mesures de sécurité très efficaces, mais on n'en entend plus parler.

M. MacMillan: Je peux vous assurer que le programme ne s'est pas relâché. Je m'étonne qu'on ait déchiré des cartes rouges et qu'on les ait jetées. Je m'étonne aussi qu'un train parte de Belleville pour Toronto et revienne à Belleville dans une brève période de temps, car normalement ces mouvements répétés sont très inusités. J'aimerais bien examiner ces faits, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je pourrais vous donner un autre exemple au sujet de Biggar en Saskatchewan, où un train a passé à un signal d'arrêt. J'ai le témoignage écrit de la personne qui a été licenciée pour cette raison. Il s'agissait de savoir si les freins étaient en état de fonctionner. C'est encore une question d'entretien.

M. Spicer: Comme vous le savez, le mécanicien doit éprouver les freins avant le départ et même en cours de route. Je ne puis me rappeler tout au long de ma carrière au Cana-

[Texte]

to make a brake test before he leaves the terminal and also make a running test of the brakes when the train is operating; on a freight train, even one car with the brakes cut out will affect the rest of the brakes completely. I cannot recall in the years I have been with the Canadian National a train accident that could be attributed to poor maintenance of the brakes.

Mr. Skoberg: The common answer from management—I have been on the other side of the table all my life—is the fact that there cannot be a mechanical failure.

Mr. MacMillan: Oh no, that is not right.

Mr. Skoberg: I believe most recently, is it not correct, that a car was fouled of the main line and a signal indicated clear on one of your subdivisions.

Mr. Spicer: That can happen and in those cases when it does happen we acknowledge it because we are vitally interested in these situations, I can assure you.

• 2030

Mr. Skoberg: I am just trying to emphasize the fact that there are mechanical failures. It takes people to look after mechanical conditions.

Mr. Spicer: But almost never a complete brake failure on a train. There will be on cars, I agree with that, but that will not affect the train braking to that extent.

Mr. Skoberg: You put it in emergency and you are trying to stop it in a short distance and you know how close that comes is.

To complete this, Mr. Chairman, if I may, there is a lot of dissatisfaction with the introduction of the Canadian National's early retirement plan. I realize that this was not a negotiable item; I know what the CPR did. They unilaterally put an early retirement plan into effect without any previous notice to anybody. I am wondering whether or not the Canadian National negotiated with the organizations affected prior to introducing the early retirement plan, the voluntary early retirement plan?

Mr. MacMillan: We have had two early retirement plans and they were entirely discretionary; there was no attempt made to force the employees to take them. They were opportunities that were presented to take early retirement, to assist really in the attrition process; that was the objective. In the first the number of employees accepted was something in the order of 1,600. In the second

[Interprétation]

dien-National, qu'il y ait eu un accident que l'on puisse attribuer au mauvais entretien des freins.

M. Skoberg: Évidemment, la réponse normale de l'administration c'est qu'il ne peut y avoir des défauts mécaniques. Je la connais ayant toujours été de l'autre côté de la table.

M. MacMillan: Oh non, ce n'est pas exact.

M. Skoberg: Je suppose qu'il est inexact qu'un train ait été arrêté sur la voie principale et que le signal ait indiqué que la voie était libre?

M. Spicer: Cela peut arriver, mais je vous assure que dans ces cas-là nous y voyons car nous nous préoccupons beaucoup de cette question.

M. Skoberg: Je veux tout simplement souligner qu'il y a des défauts mécaniques. Il faut des préposés pour s'en occuper.

M. Spicer: Il n'y a jamais de défaut de freins sur les trains, il y en a sur les wagons, mais cela n'a rien à voir avec les freins du train lui-même.

M. Skoberg: Tout dépend de la distance de freinage, en fait.

Le régime de mise à la retraite prématurée a soulevé beaucoup de mécontentement. Cette question n'a pas été négociée, le Canadien-National l'a établi sans avertir qui que ce soit. Je me demande si le Canadien-National a négocié avec les organismes en cause avant d'établir ce nouveau régime de pension?

M. MacMillan: Nous avons eu deux régimes de mise à la retraite, il n'a jamais été question de forcer les employés à les accepter. Nous leur avons offert l'occasion de prendre une retraite prématurée et c'était là notre objectif. Environ 1,600 employés ont accepté le premier régime. Le second régime était aussi absolument facultatif, à cette exception près que nous voulions le limiter aux person-

[Text]

one, which again was entirely optional, it was a privilege extended subject to one limitation. The limitation was that we wished to restrict the applicants to people who, in the normal course of events, we could get along without. I was going to say people who were redundant but that carries a connotation which is not quite fair, but rather places where if we had the opportunity we would have compressed the establishment numbers by one, two, three. We worked out numerical values for each location and then advised the employees that this opportunity was present. If they took it we did not have to fill the jobs, than the retirements took place.

Mr. Skoberg: When the Panorama was taken off I understand that in the Winnipeg terminal alone there were 16 positions, Edmonton had 32, Vancouver 16, and it appears that some of those attempting to take advantage of your voluntary early retirement—in fact selected voluntary early retirement, might be a better name to it—were not permitted to do so. I can appreciate that position if their services were needed but if they were unemployed or people they had to bump back into the ranks and then off at the end of the list were made unemployed, do you think that due consideration was being given to those applicants who had applied for the selected early retirement?

Mr. MacMillan: The best explanation, Mr. Skoberg, is the one I gave you before, that we used this as a means of providing an opportunity for people who were, in fact, surplus for whom we did not have any jobs to retire early. The example that you gave, the people were not discharged, they were in the laid off category. Of course, they respond to the volume of traffic. My guess is that they are long since back to work. That has been the trend in recent years, laid off people have not been laid off very long.

• 2035

Mr. Skoberg: In Winnipeg it seemed to be a bone of contention, not so much as in Edmonton where they were quite satisfied. I am wondering if you would take a look at the situation once again in those particular areas?

Mr. MacMillan: Yes, we will.

A witness: Could I ask, do you know what categories of employees were involved?

Mr. Skoberg: Conductors and trainmen.

The Chairman: Mr. Godin.

[Interpretation]

nes qui n'étaient plus indispensables, j'allais dire, d'employés en surplus, mais cela a un sens péjoratif qui ne serait pas juste. Nous avons donc averti les employés de l'occasion qui s'offrait et certains d'entre eux l'ont acceptée. Nous n'avons pas rempli ces vacances.

M. Skoberg: Lorsque le Panorama a été mis hors de services, il y avait seize postes à Winnipeg, 32 à Edmonton et 16 à Vancouver dont les employés ont voulu prendre avantage de ce régime de retraite et on ne le leur a pas permis. A-t-on étudié les demandes de ces personnes avec attention?

M. MacMillan: La meilleure explication, est celle que je vous ai déjà donnée. Nous avons offert cette occasion aux employés excédentaires. Nous n'avons pas congédié ces personnes; nous les avons mises à pied. C'est une question de volume de trafic. Je crois que depuis lors, elles sont revenues au travail. Telle a été la politique que nous avons suivie depuis quelques années, les personnes mises à pied n'ont jamais été très longtemps sans travail.

M. Skoberg: Il semble qu'à Winnipeg, on était beaucoup moins satisfait qu'à Edmonton. J'espère que vous examinerez le problème à nouveau dans ces régions?

M. MacMillan: Oui, nous le ferons.

Un témoin: Savez-vous de quelle catégorie d'employés il s'agit?

M. Skoberg: Des chefs de train et des cheminots.

Le président: Monsieur Godin.

[Texte]

M. Godin: A la suite d'une question que je posais à la Chambre des communes il y a environ deux ou trois mois, je recevais, hier, un document assez volumineux donnant un relevé du nombre d'accidents qui se sont produits sur les lignes du National Canadien au cours des années 1967, 1968, 1969. M. MacMillan pourrait-il nous dire à combien on évalue le coût annuel de ces accidents?

Une voix: Les dommages?

M. Godin: Les dommages, oui.

Mr. MacMillan: I am endeavouring to see whether we have this or not. I am not sure, but I think we sent the answer through to the question that you asked. I think we sent the answer to the House. Have you received it yet?

M. Godin: Oui, oui, oui, c'est cela. J'en connais le nombre, mais je n'ai pas pris le temps d'en calculer le coût.

Maintenant, étant donné qu'il s'agit surtout de déraillements, à quoi les attribuez-vous? Nous reportant vingt ans en arrière, le taux d'accidents est-il plus élevé ou plus bas?

Mr. Spicer: The accidents on the Canadian National in the last three years have remained virtually the same. There are several ways of measuring our accident record, one is the number of accidents per million train miles and that ratio is 4.9 and it has remained at 4.9 for at least five or six years or in that range. The other way of measuring it is to try to take into account the amount of traffic that is moving. If you look at it on the basis of the number of hundreds of millions of net-ton miles that our accident ratio has decreased from 8 per hundred million net-ton miles in 1967 down to 7 in 1969. So there is a steadily declining rate of accidents if you measure it on the basis of the number of tons we have handled. If you measure it on the number of train miles we are operating it has remained about the same.

I would just like to make one other comment. During the same period, the United States railways' accident record has increased to a point where their ratio is 9.8 or 9.9 for the year 1969 compared to our 4.9. Our accident level is at least half of that south of the border.

• 2040

M. Godin: Maintenant, il y a environ 30 ans, pour ce qui est de l'entretien de sections, de sept à huit milles, on employait quatre à cinq cantonniers.

Étant donné que le nombre des cantonniers a doublé et est passé par conséquent à 7

[Interprétation]

Mr. Godin: Following a question I made to the House of Commons a few months ago I received yesterday an exhaustive document which revealed the number of accidents on the Canadian National lines during 1967, 1968 and 1969. Mr. MacMillan could you tell the Committee, how much is the annual cost of these accidents?

An hon. Member: Damages?

Mr. Godin: Yes, damages.

M. MacMillan: J'essaye de voir si nous avons ces renseignements, je n'en suis pas sûr. Je crois que nous les avons fait parvenir à la Chambre. Les avez-vous reçus?

Mr. Godin: Yes, yes, I know the number of accidents but I did not bother figuring out the cost. In view of the fact that these are derailings—to what are they due? And if we compare it to 20 years ago, are the accidents increasing or decreasing?

M. Spicer: Depuis trois ans, les accidents sur les lignes du National-Canadien, ont gardé à peu près la même proportion d'après les documents que nous avons. Le taux est de 4.9 par million de milles et il est resté à ce niveau depuis cinq ou six ans.

Si l'on considère la circulation sur nos lignes, si l'on considère les centaines de millions de milles que nous parcourons sur nos lignes, on peut dire que le taux des accidents est tombé de 8 p. 100 en 1967 à 7 pour cent en 1969. Si on prend comme point de départ le nombre de tonnes manipulés, les accidents sont de moins en moins nombreux. Si l'on prend comme point de départ le nombre de milles parcourus, le taux est demeuré stationnaire.

Aux États-Unis, il faut dire que le taux des accidents s'est accru pour atteindre 9.9 en 1969, de 4.9 qu'il était auparavant. Nos accidents sont donc la moitié de ce qu'il sont aux États-Unis.

Mr. Godin: 3 years ago four or five men could look after sections of seven or eight miles.

As the number of section men has doubled and seven are now in charge of 50 miles

[Text]

employés par 50 milles d'entretien, ne voudrait-il pas mieux envisager cette solution?

Mr. MacMillan: Yes, well, I think, Mr. Godin, one has to bear in mind the very substantial difference in methods used now to what were used 30 years ago. At that time most of our track maintenance worked by the section gangs was done virtually with a shovel and a pick and with hand tools and manual labour. The railways of the world are very heavily involved in mechanical means of maintenance now. For example, we have automatic tamping machines which go over the entire track and do the work which in years gone by was done with the section forces and shovel. Similarly the line track is done with mechanical aids. As a consequence the methods used are very different to what they used to be and they are very much better of course.

We used to have all movements by section forces on the track, with track motor cars and push cars and so on and so forth. Now in many parts of the country we have these forces on rubber tires; they are moved from point to point by highway and they can go to trouble areas very much more rapidly.

The utilization of modern mechanized equipment and tools is a change in technique and it provides us with a much better track than we used to have.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question monsieur Godin?

M. Godin: Merci.

Le président: Monsieur Breau.

Mr. Breau: Thank you, Mr. Chairman. Suppose the applications you have now before the Canadian Transport Commission for abandonment of rail lines were accepted, say, within six months from now would you abandon the passenger services that you have applied for? Would that improve the deficit you are given under the National Transportation Act which is being reduced and is to be reduced to nothing in 1974 or 1975, I think.

Mr. MacMillan: Yes, it would contribute towards it, yes, it would.

Mr. Breau: Would it eliminate the deficit right away or would it just meet that guideline or that provision in the National Transportation Act which says that it has to be reduced to the tune of \$14 million a year, to all railroads I think.

Mr. MacMillan: I would think it would depend largely on when these orders are

[Interpretation]

maintenance, would it not be advisable to think of this solution?

M. MacMillan: En fait, je crois monsieur que nous devons nous rappeler l'importante différence qui existe entre les méthodes que nous utilisons aujourd'hui et celles qu'on utilisait jadis. Aujourd'hui, les personnes chargées de l'entretien des lignes travaillent collectivement avec un outillage moderne et non plus avec des outils manuels. Nous avons trouvé des moyens d'automatiser l'entretien de nos lignes. Nous avons des machines qui les parcourent sur toute leur longueur et réalisent le travail qui, auparavant, se faisait à la main. La voie ferrée est construite à l'aide de machines et les méthodes ne correspondent plus du tout à ce qu'elles étaient par le passé.

Jadis, on utilisait des draisines manuelles etc. Aujourd'hui, nous avons des véhicules automobiles et sur pneus qui peuvent se rendre partout à une allure beaucoup plus rapide. La modernisation de notre matériel et de notre outillage nous a donné des lignes bien meilleures que celles dont nous disposions auparavant.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Godin?

Mr. Godin: Thank you.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Je vous remercie, monsieur le président. Supposons que les demandes que vous avez faites à la Commission canadienne des transports en vue d'abandonner certaines voies ferrées soient acceptées au cours des six prochains mois, pensez-vous alors abandonner le service de trains de voyageurs dont vous avez fait la demande? Cela pourrait-il réduire le déficit que vous pouvez avoir en vertu de la Loi nationale sur les transports qui devrait être supprimé en 1974 ou 1975.

M. MacMillan: Oui.

M. Breau: Est-ce que cela éliminerait le déficit tout de suite ou cela serait-il conforme aux dispositions de la Loi nationale sur les transports qui veut que le déficit soit réduit à 14 millions de dollars par an pour tous les chemins de fer?

M. MacMillan: Je crois que cela dépend, dans une très large mesure, du moment où les

[Texte]

issued. I would not anticipate that they will be issued all at one time but on a gradual basis, if they are issued at all, and then each one as it comes into play would have its own particular impact on the accounts.

Mr. Breau: You do not have any estimate? There is no estimate you could give us, if all those abandonments were accepted and ordered, of a deficit next year?

Mr. Vaughan: Assuming the applications there today were approved and the service were abandoned or paid for, it would equate to about \$13 million.

Mr. Breau: Per year?

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Breau: Thank you. It is mentioned in last year's report and the report of the year before that your revenues for passenger services are going down and the number of people travelling on trains is going down. Is this completely due to the abandonment or adjustment of rail lines or are passengers and passenger revenues really decreasing on every line? Are there any lines where the revenues are increasing or are they all decreasing?

Mr. MacMillan: I think basically they are decreasing, excepting as I said earlier today, and I do not know the immediately current figures, the service between Montreal and Toronto has not followed this pattern. We have seasonal declines, very definite seasonal declines in the movement of people between Montreal and Toronto, but we have the reverse at seasons and so it is.

Mr. Breau: Do you have some lines where the revenue is increasing?

Mr. Vaughan: Mr. Chairman, the general trend is a decline; that is correct. Over-all, there is a general decline.

Mr. Breau: In other words, passenger travel by train is a dying institution and it is very clear, is it? Even after we have rationalized this thing, is there any hope that the trains will stay?

• 2045

Mr. MacMillan: I do not take a hopeless attitude on this business. I think I am probably the only railroader in North America of that opinion. There is no railway in the United States I know of that has—well, I would not like to be quoted—a constructive attitude towards the passenger business and it is a very difficult business to be in. I do think there are places where the need of passenger

[Interprétation]

règlements seront édictés, s'ils le sont, ce qui se fera progressivement à mon avis.

M. Breau: Si ces services étaient abandonnés, à combien estimeriez-vous le déficit pour l'année prochaine?

M. Vaughan: Il s'agit de 13 millions de dollars environ.

M. Breau: Par an?

M. Vaughan: Oui.

M. Breau: Merci. On a mentionné dans le rapport des deux années précédentes que les recettes pour les services de trains de voyageurs diminuent de même que le nombre de voyageurs. Cela est-il dû à l'abandon de certaines lignes ou bien cela se passe-t-il sur toutes les lignes? Y a-t-il certaines lignes pour lesquelles les recettes augmentent?

M. MacMillan: Je n'ai pas avec moi tous les chiffres actuels, mais en ce qui concerne la ligne Montréal-Toronto, il n'y a pas eu de baisse dans nos recettes, car certaines baisses et hausses saisonnières s'équilibrent.

M. Breau: Sur certaines lignes, vos recettes augmentent-elles?

M. Vaughan: En fait, la tendance générale est une baisse des recettes.

M. Breau: En d'autres mots, le service de passagers est en train de mourir de sa belle mort, n'est-ce pas? Avez-vous l'espoir de sortir d'une telle situation?

M. MacMillan: Je ne suis pas pessimiste à ce sujet, mais je dois vous dire que je ne connais aucune ligne de chemin de fer en Amérique qui ait une attitude constructive vis-à-vis du service des passagers. En fait, il est évident que nous avons besoin de services de passagers dans certains endroits.

[Text]

trains is quite apparent by my personal standards.

I have no earthly way of knowing what the attitude of the Canadian Transportation Commission is going to be on these things but we know that the last study we did, I think, indicated there 6,000 people a day moved between Toronto and Montreal and the most favoured means of movement was the private automobile. We have figures on aircraft and we have figures on buses, and we have figures on trains and with a good service and with proper marketing and pricing we can attract a substantial number of those people to the trains. Whether or not we can make any money out of it, I think remains to be seen. I think we stand an excellent chance of not losing too much money on the other hand.

Mr. Breau: Yes, I have another question on an accounting procedure which you have had for years where you always separate the interest charge from your normal operating income. Why exactly do you do that? Is it because you do not feel that the interest charge on that debt really should be applicable to the operation of the trains? Or, do you consider that more or less as an infrastructure which public money through other means should be paying? Is this the reason?

Mr. Vaughan: No, Mr. Corner can correct me, but I think most accounting statements would show a breakdown of the accounts and show interest on debt.

Mr. W. R. Corner (Vice-Chairman and Comptroller, Canadian National Railways): Interest on debt is a financial expense.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Corner: Rather than an operating expense.

Mr. Breau: I notice in most of your reports you talk of operating income and you do not include interest.

Mr. Corner: No, we do not. We treat that as financial expense and we do not treat "other income" as part of railway revenues. The statement in the Annual Report which deals with profit and loss classifies net railway operating income after deducting operating expenses from railway operating revenues, then follows other income, then follows the interest charges.

Mr. MacMillan: This is probably provided for in the code is it not?

Mr. Corner: This is the standard way of presenting a profit and loss statement.

[Interpretation]

Je ne peux savoir quelle sera l'attitude de la commission canadienne des transports, cependant, la dernière étude que nous avons faite a indiqué qu'il y avait environ 6,000 personnes qui voyageaient entre Toronto et Montréal chaque jour et que le moyen de transport le plus usité est l'automobile. Nous pensons qu'avec un bon service et une bonne étude de marché et l'établissement d'un prix convenable, nous pourrions attirer un plus grand nombre de passagers. Que nous puissions arriver à réaliser des bénéfices, cela reste à prouver. Je ne crois pas non plus que notre déficit sera trop important.

M. Breau: J'ai encore une question à poser en ce qui concerne nos méthodes comptables depuis des années; vous indiquez séparément les frais d'intérêt le revenu normal d'exploitation. Je me demande quelle est la raison pour laquelle vous employez cette méthode comptable. Est-ce parce que vous estimez que les frais d'intérêt sur cette dette devraient s'appliquer à l'exploitation des trains ou qu'il s'agit en fait d'une infrastructure que le public devrait payer?

M. Vaughan: Je crois que tout état financier indique séparément l'intérêt sur la dette. M. Corner pourra me corriger.

M. W. R. Corner (Vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada): Il s'agit d'une dépense financière.

M. Vaughan: Oui.

M. Corner: Plutôt que de frais d'exploitation.

M. Breau: J'ai remarqué que dans la plupart de vos rapports, vous parlez de revenus d'exploitation et vous n'incluez pas dans ce revenu l'intérêt.

M. Corner: Non, nous le considérons comme une dépense financière et nous ne considérons pas l'«autre revenu» comme faisant partie des recettes des chemins de fer. Dans le Rapport annuel où l'on traite des profits et pertes, on distingue le revenu net d'exploitation après déduction des frais d'exploitation de l'«autre revenu». Ensuite vient le poste des frais d'intérêt.

M. MacMillan: Le code l'indique, n'est-ce pas?

M. Corner: Je crois que c'est là la façon normale de présenter un état financier.

[Texte]

Mr. Breau: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: I just have a very short question, Mr. Chairman, relating to the freight rates. You mentioned I believe earlier today, Mr. MacMillan, that freight rates are published and they are also subject to other railroads. Is it possible for any railway company to arrange a separate special rate, say, from Quebec to Vancouver on its own unilaterally which is not compensatory?

• 2050

Mr. MacMillan: No, because the statute requires us to publish compensatory rates. I do not think there is any question of this. We are under an obligation to insist upon the rates being compensatory in themselves. The technique of ratemaking is that both rates are published by the Canadian Freight Association, which is an association comprised of all of the railways in Canada. The reason is that if one railway were to publish a rate then every other railway working in competition with that one would have to meet the rate. It would be impossible to stay in business moving traffic against the cheaper rate and so the rates are published by this common organization. The rates are, in fact, published and filed with the Board and sent to the industries involved.

Mr. Pringle: If any particular railway company wanted to make a special rate, then it must be arranged through the association and announced to the competing railway company. Is that correct?

Mr. MacMillan: I am not sure about the "must" part of it but the facts are that is the way it is done.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall Vote 50 carry?
Vote agreed to.

The Chairman: That concludes the Estimates, gentlemen. I want to thank you, Mr. MacMillan, Mr. Vaughan and your staff for being here today.

We are adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

M. Breau: C'est tout, je vous remercie.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Au sujet des tarifs de fret. Vous avez dit aujourd'hui, monsieur MacMillan, que les tarifs de fret sont publiés et qu'ils sont aussi fonction d'autres sociétés de chemins de fer. Est-il possible à d'autres sociétés d'établir des tarifs spéciaux de Québec à Vancouver par exemple, qui ne soient pas normalisés?

M. MacMillan: Non, en fait, nous sommes tenus aux termes de la Loi de donner des tarifs normalisés. La technique de l'élaboration des tarifs est en fait établie par la Canadian Freight Association qui contrôle les tarifs de toutes les sociétés de chemins de fer du Canada. En effet, si une société publiait seule un tarif, toutes les autres compagnies, en concurrence avec elles, devraient fixer le même tarif. Il serait impossible de rester en commerce. Les tarifs sont en fait publiés et envoyés aux industries concernées.

M. Pringle: Si une société voulait établir un tarif spécial, cela devrait donc passer par l'association et ensuite, cela serait transmis aux sociétés de chemins de fer concurrentes.

M. MacMillan: C'est la voie normale.

M. Pringle: Je vous remercie.

Le président: Le crédit 40 est-il adopté?
Le crédit 40 est adopté.

Le président: Je vous remercie monsieur MacMillan de vous être présenté ici aujourd'hui accompagné de M. Vaughan et des membres de votre personnel.

La séance est levée jusqu'à convocation du président.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

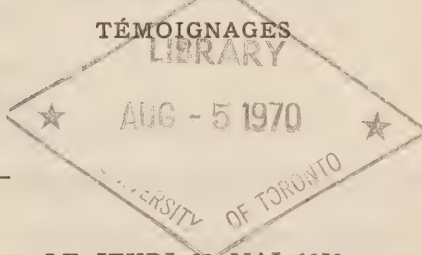
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 29



THURSDAY, MAY 28, 1970
TUESDAY, JUNE 2, 1970

LE JEUDI 28 MAI 1970
LE MARDI 2 JUIN 1970

Respecting

Concernant

Canadian National Railways Pension Fund.

Fonds de retraite des chemins de fer
du Canadien National.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: H.-Pit Lessard
Vice-Chairman: Charles Turner
and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*),

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)	Conformément à l'article 65 (4) (b) du Règlement
Mr. Thomas (<i>Moncton</i>) replaced Mr. Bell, on May 28, 1970.	M. Thomas (<i>Moncton</i>), remplace M. Bell, le 28 mai 1970.
Mr. Guay (<i>Lévis</i>) replaced Mr. Corbin, on May 28, 1970.	M. Guay (<i>Lévis</i>), remplace M. Corbin, le 28 mai 1970.
Mr. Trudel replaced Mr. Boulanger, on May 28, 1970.	M. Trudel remplace M. Boulanger, le 28 mai 1970.
Mr. Forget replaced Mr. Thomas (<i>Maison-neuve</i>), on May 28, 1970.	M. Forget remplace M. Thomas (<i>Maison-neuve</i>), le 28 mai 1970.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

WEDNESDAY, December 10, 1969.

Ordered,—That the question of the financial structure of the Canadian National Railways and Canadian National Railways Pension Fund be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

TEST:

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le MERCREDI 10 décembre 1969

Il est ordonné,—Que le sujet de la structure économique des chemins de fer du Canadien National et du fonds de retraite des chemins de fer du Canadien National soit renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes,

ALISTAIR FRASER,

The Clerk of the House of Commons.

[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

PROCÈS-VERBAL

THURSDAY, May 28, 1970
(60)

Le JEUDI 28 mai 1970
(60)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:05 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Forget, Crossman, Godin, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Turner (London East), Trudel—(15).

Other Members present: Messrs. Knowles (Winnipeg North Centre), Thomas (Moncton).

Witnesses: Officials of the Department of Labour.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, December 10, 1969, the Committee proceeded to the consideration of the Canadian National Railways Pension Fund.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved:—That this Committee resolve itself into an *IN CAMERA* meeting for the purpose of hearing officials of the Department of Labour on the present pension fund of the Canadian National Railways.

At 12:05 p.m. with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (61)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened *in camera* at 3:35 p.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Crossman, Forget, Godin, Guay (Lévis), Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Thomas (Moncton), Turner (London East), Trudel—(12).

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Forget, Crossman, Godin, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Turner (London-Est), Trudel—(15).

Autres députés présents: MM. Knowles, Thomas (Moncton).

Témoins: Des fonctionnaires du ministère du Travail.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 10 décembre 1970, le Comité procède à l'étude du fonds de pension des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Skoberg propose et,

Il est résolu,—Que le Comité décide de tenir une séance à huis clos pour entendre les fonctionnaires du ministère du Travail sur le fonds de pension actuel des Chemins de fer Nationaux du Canada.

A 12h 05, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (61)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau, à huis clos, à 3h 35. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Crossman, Forget, Godin, Guay (Lévis), Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Thomas (Moncton), Turner (London-Est), Trudel—(12).

Witnesses: Officials of the Department of Labour.

The questioning of witnesses being resumed and completed, the Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to retire.

On motion of Mr. Thomas (*Moncton*),

Resolved:—That the Committee sit IN CAMERA on Wednesday, June 3, 1970, to resume its consideration of the subject-matter of Ground Transportation at airports in Canada.

On motion of Mr. Skoberg,

Resolved:—That the Minutes of Proceedings of the two meetings held IN CAMERA this day be printed.

At 4:50 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, June 2, 1970
(62)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Other Member present: Mr. Leonard Hopkins, M.P.

Witness: Mr. Harold N. Campbell, London, Ontario.

At the opening of the meeting, the Committee dealt with Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act. The Minutes of Proceedings and Evidence adduced pertaining to Bill C-218 are to be printed in Issue No. 30.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, December 10, 1969, the Committee proceeded to the consideration of the Canadian National Railways Pension Fund.

Témoins: Des fonctionnaires du ministère du Travail.

L'interrogatoire des témoins reprend et est terminé; le président remercie les témoins de leur témoignage et leur permet de se retirer.

M. Thomas (*Moncton*) propose et,

Il est résolu,—Que le Comité tienne une séance, à huis clos, le mercredi 3 juin 1970 pour reprendre l'étude de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

M. Skoberg propose, et

Il est résolu,—Que les procès-verbaux et témoignages des deux séances tenues à huis clos aujourd'hui soient imprimés.

A 4h 50, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le MARDI 2 juin 1970
(62)

Le Comité permanent du transport et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Autre député présent: M. Leonard Hopkins.

Témoin: M. Harold N. Campbell, London (Ontario).

A l'ouverture de la séance, le Comité étudie le Bill C-218, Loi concernant les règlements établis en application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique. Les Procès-verbaux et témoignages qui ont trait au Bill C-218 seront imprimés dans le fascicule n° 30.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 10 décembre 1969, le Comité procède à l'étude de la Caisse de retrait des Chemins de fer Nationaux du Canada.

The Chairman introduced Mr. Harold N. Campbell who read his brief at length, and was questioned thereon.

On motion of Mr. Horner,

Resolved:—That the Charts attached to the brief submitted by Mr. Campbell be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix EE*).

The Chairman thanked the witness for the evidence given and for the quality of his presentation. He was then allowed to retire.

At 12:15 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (63)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 3:30 p.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Other Members present: Mr. Lee Grills, M.P., and Mr. Stanley Knowles, M.P.

Witnesses: Mr. John L. Pickett, Secretary-Treasurer, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen, Edmonton, Alberta; Mr. George H. Bevan, P. Eng., Don Mills, Ont.; Mr. Frederick Albert O'Grady, Ottawa, Ont.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. Pickett who read his brief at length, was questioned by Members, thanked by the Chairman, and then allowed to retire.

The Chairman then called upon Mr. George H. Bevan, P. Eng., who read his brief at length, was questioned by Members, thanked by the Chairman and then allowed to leave.

Le président présente M. Harold N. Campbell qui lit son mémoire en entier et répond ensuite aux questions des députés.

M. Horner propose, et

Il est résolu: Que les graphiques annexés au mémoire présenté par M. Campbell soient imprimés en appendice aux procès-verbaux et témoignages du jour (*Voir appendice EE*).

Le président remercie le témoin pour son témoignage et pour la qualité de sa présentation. Il lui permet ensuite de se retirer.

A 12h 15, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (63)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Autres députés présents: MM. Lee Grills et Stanley Knowles.

Témoins: MM. John L. Pickett, secrétaire trésorier de la *United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen*, Edmonton (Alberta); George H. Bevan, ingénieur, Don Mills (Ontario); Frederick Albert O'Grady, Ottawa (Ontario).

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président appelle M. Pickett qui lit son mémoire en entier, répond aux questions des députés et se retire après avoir été remercié par le président.

Le président appelle ensuite M. George H. Bevan, ingénieur, qui lit son mémoire en entier, répond aux questions des députés, est remercié par le président qui lui permet de se retirer.

Then Mr. F. A. O'Grady was invited by the Chairman to read his brief at length. He was questioned thereon by Members. His examination being completed, the Chairman thanked him for the evidence given and he was allowed to withdraw.

At 5:00 p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock this evening.

EVENING SITTING (64)

The Standing Committee on Transport and Communications reassembled at 8:00 o'clock this evening. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Forget, Godin, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(8).

Other Member present: Mr. Joseph P. Guay, M.P.

Witness: Mr. H. R. Burnett, Lodge 1874, United Transportation Union, St-Vital 8, Manitoba.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. H. R. Burnett who read his brief at length, was questioned thereon by Members, thanked by the Chairman for the evidence given, and then allowed to retire.

At 9:30 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. on Wednesday, June 3, 1970, to sit *IN CAMERA* on the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

M. F. A. O'Grady est ensuite invité par le président à donner lecture de son mémoire. Il répond ensuite aux questions des députés. L'interrogatoire terminé, le président le remercie et lui permet de se retirer.

A 5h, la séance du Comité est levée jusqu'à 8h du soir.

SÉANCE DU SOIR (64)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 8h. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Forget, Godin, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(8).

Autre député présent: M. Joseph P. Guay.

Témoin: M. H. R. Burnett, groupe 1874, *United Transportation Union*, St Vital 8, Manitoba.

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président appelle M. H. R. Burnett qui lit son témoignage, répond aux questions des députés, et reçoit les remerciements du président qui lui permet de se retirer.

A 9h 30, la Séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi, le mercredi le 3 juin 1970, alors que le Comité siégera à «huis clos» sur la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 28, 1970

• 1009

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. It was understood with the steering committee on Tuesday that this Committee would sit in camera today, so I would like to have someone move that this Committee sit in camera.

It has been moved by Mr. Skoberg and seconded by Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I do not know why he did it; I am not on the steering committee.

The Chairman: Mr. Allmand, the purpose of this meeting is to get some information from the Department of Labour. Those people are lent from the Department of Labour and do not want to be on record. He is going to give us a briefing and you can ask questions for your own information before we start the Bill.

Mr. Allmand: Very good; let somebody else second it, though.

The Chairman: It is moved by Mr. Skoberg and seconded by Mr. Trudel.

Motion agreed to.

Tuesday, June 2, 1970.

• 1021

The Chairman: Now, gentlemen, we will proceed with the Canadian National pensioners and I would like to call at this time, Mr. Harold N. Campbell. Mr. Campbell is an independent employee so we will ask whether he has a brief.

Mr. Harold N. Campbell: That is right.

Mr. Allmand: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Would you, or the witness before he starts, just tell us how many years he has had with the CNR and what his job has been so that we will know his background? With each witness, would you do that please?

The Chairman: Has everyone got Mr. Campbell's brief?

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 28 mai 1970

Le président: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Il a été convenu avec le comité de direction, lors de notre réunion de mardi, qu'aujourd'hui nous siégerons à huis clos.

La motion a été proposée par M. Skoberg et appuyée par M. Allmand.

M. Allmand: J'en ignore le pourquoi, car je ne fais pas partie du Comité de direction.

Le président: Monsieur Allmand, le but de cette séance est d'obtenir des renseignements du ministère du Travail. Ces personnes sont prêtées par le ministère du Travail et ne veulent pas que leurs déclarations soient versées au compte rendu. Il va nous fournir des renseignements et vous pourrez poser des questions pour notre gouverne avant que nous ne commençons l'étude du bill.

M. Allmand: D'accord. Que quelqu'un d'autre appuie la motion.

Le président: Il est donc proposé par M. Skoberg, appuyé par M. Trudel, que nous siégerions à huis clos.

Tout le monde est d'accord.

Le mardi 2 juin 1970

Le président: Messieurs, nous allons aborder la question du régime de pension de retraite du CN. Je voudrais maintenant faire appel à M. Harold N. Campbell, employé du CN, et lui demander s'il a un mémoire à présenter.

M. Campbell: C'est juste.

M. Allmand: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Allmand.

M. Allmand: Est-ce que le témoin pourrait, avant de commencer, nous dire le nombre d'années de service qu'il a auprès du CN, et quel poste il y occupe pour que nous connaissions son expérience. Chacun des témoins qui comparaitra pourrait faire la même chose.

Le président: Vous avez tous le mémoire de M. Campbell?

[Text]

• 1025

Mr. Campbell: Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport, I have been asked to give a history of previous employment with the CNR.

I finished secondary school in 1933 and being unable to find work, I continued school for two years. I started with the CNR in 1935 as a car man apprentice in the London car shops and finished being an apprentice in approximately 1941, 1942. I had experience at Mimico, Toronto Union Station, Spadina and Sarnia. I became chief draftsman at a London car shop in 1945 and remained chief draftsman there until the closing of the shops. I had the opportunity of going to Toronto or Montreal but decided to stay in London. I transferred to the engineering department at London in 1965 or 1964 and I have been there ever since.

I have had considerable experience with the CN pension plan, as you can see, and at this time—with the permission of the Chairman, I would like to read this brief and the recommendations of the Committee I represent and follow that up with correspondence I have and an explanation of the data charts of which you have copies.

This will provide you with a clear understanding of the existing situation and the reasons for the recommendations of the Committee. If there are any questions concerning these charts and data, they can be dealt with individually as each chart is explained. A review of the recommendations will be made as a summary.

Dealing with the CN Pension Fund reassessment, as an employee of the railway, I have for years, followed the progress of the CN pension plan. Certain information is being accumulated which I believe is of value to this reassessment. Much of this information and data have been compiled from the CN Pension Fund's annual reports and newspaper reports concerning related data. Many charts have been prepared in relation to this data. In some cases, rough estimates have been provided. If, for any reason, more accurate information is required, this may be obtained from records in Montreal or statistics from the Dominion Bureau of Statistics. Various portions of this information may be referred to from time to time in relation to other items concerning the pension plan.

[Interpretation]

M. Campbell: Monsieur le président, messieurs les membres du comité permanent des Transports et des Communications, on m'a demandé de vous indiquer un peu mes antécédents auprès du CN.

J'ai terminé mes études secondaires en 1933 et, n'ayant pu trouver de travail, j'ai poursuivi mes études pendant deux ans. J'ai commencé à travailler pour le CN en 1935 comme apprenti dans les ateliers de wagons à London. J'ai terminé mon apprentissage en 1941 ou 1942. J'ai acquis de l'expérience à Mimico, à la gare commune de Toronto, à Spadina et à Sarnia. J'ai été dessinateur en chef aux usines de London en 1945 et je suis resté à ce poste jusqu'à la fermeture des ateliers. J'ai eu l'occasion d'aller soit à Montréal, soit à Toronto, mais j'ai plutôt décidé de demeurer à London. J'ai donc muté au service de génie du secteur de London en 1964 ou 1965 et je suis là depuis lors.

J'ai acquis une expérience considérable du régime de pension du CN, comme vous le voyez. Avec la permission du président, j'aimerais vous donner lecture du mémoire et des recommandations du comité que je représente et j'aimerais ensuite vous lire la correspondance que j'ai et vous expliquer les tableaux de données, dont vous avez des copies.

Tous ces documents vous donneront une meilleure compréhension de la situation actuelle et des raisons pour lesquelles notre comité formule des recommandations. Si vous avez des questions à poser au sujet de ces tableaux et de ces données, nous pourrions y répondre individuellement, au fur et à mesure qu'on expliquera chaque tableau. Nous étudierons les recommandations en guise de résumé. Chargé de la réévaluation du fonds de retraite du CN, comme employé des chemins de fer, j'ai suivi depuis des années, le progrès du régime de pension du CN. Je crois que certains renseignements qui ont été accumulés seraient très utiles pour cette réévaluation. Une grande partie de ces renseignements et de ces données ont été compilés d'après les rapports annuels de la caisse de pension du CN ainsi que les reportages de journaux concernant les données connexes. Plusieurs tableaux ont été dressés en rapport avec ces données. Dans certains cas, on a fourni des estimations. Si, pour une raison ou une autre on a besoin de plus amples renseignements on pourra les obtenir dans les dossiers à Montréal ou dans les statistiques du Bureau fédéral de la statistique. Divers secteurs de ces renseignements pourront faire l'objet de référence en rapport avec d'autres questions, au sujet du régime de pension.

[Texte]

Three of the most controversial subjects closely related to retirement pensions is unemployment, the high cost of living and hospital and medical expenses. These items closely related to pensions cannot be ignored nor segregated one from the other.

Unemployment and inflation has become an ever-increasing menace to the Canadian economy. It is unfortunate that we have not paid a little more attention to statistics in setting advanced plans for a more satisfactory solution. The devastation of these three without proper control, have created the same havoc as a declaration of war. There is a reason for these unfortunate circumstances and the adult population must share the full responsibility for the conditions which exist. There is a sane and sensible answer to control their activity. In a time of war, emergency measures are taken to provide an orderly scheme for future policy to follow. It is our responsibility to co-operate wherever possible to remedy these unfortunate circumstances that now exist.

Our government is often saddled with debts and commitments of their predecessors. If these unfortunate conditions have been created by the actions of selfish individuals that have taken advantage of our free enterprise system to undermine our economy, various curbs should be implemented to control a repetition in the future.

At the outbreak of the last war, one of these emergency measures was wage and price control which, at that time, very successfully served its purpose. I do not advocate a repetition of wage and price control although if the suggested emergency measures undertaken by the government do not provide an adequate control, a repetition of wage and price control may be necessary.

It has been proven quite evident a more even distribution of income is required among the Canadian public and revisions to the tax structure to help the less fortunate. Some of the recommendations for tax revisions recently advocated are very unsatisfactory as they provide only a small percentage of tax relief to the less fortunate. Many adults today with families have faced the scourge of two world wars, the depression of the "dirty thirties" and now the high cost of taxation.

• 1030

Some of these delinquent adults still blame the youth of today for the conditions that

[Interprétation]

Trois des sujets les plus controversés au sujet des pensions de retraite sont le chômage, le coût élevé de la vie ainsi que les dépenses d'hôpital et de frais médicaux. Ces questions connexes aux pensions ne peuvent être ignorées, ni distinguées les unes des autres.

Le chômage et l'inflation sont une menace de plus en plus grande pour l'économie du Canada. Il est malheureux que nous n'ayons pas accordé plus d'attention à la statistique en établissant des projets d'avance pour une solution plus satisfaisante. La dévastation résultant de ces trois facteurs laissés sans contrôle approprié, ont créé la même situation qu'une déclaration de guerre. Ces circonstances malheureuses ont une cause et la population adulte doit partager la responsabilité des conditions qui existent. Il y a une solution saine et sensée pour contrôler leur activité. En temps de guerre, on prend des mesures d'urgence pour établir un programme ordonné de la politique future à suivre. C'est notre responsabilité de nous concentrer là où c'est possible pour remédier à ces circonstances malheureuses.

Notre gouvernement doit souvent s'engager à payer les dettes de ses prédécesseurs. Si ces conditions défavorables ont été créées par les gestes d'égoïtes qui ont abusé de notre système de libre entreprise, on devrait alors prendre diverses mesures pour empêcher que ces conditions se répètent à l'avenir.

Au début de la dernière guerre, une de ces mesures d'urgence a été le contrôle des prix et des salaires, qui, à ce moment-là, a servi sa fin de façon très utile. Je ne préconise pas un nouveau contrôle des salaires et des prix; toutefois, si les mesures d'urgence proposées et adoptées par le gouvernement n'aboutissent pas à un contrôle suffisant, il sera peut-être nécessaire d'établir de nouveau ce contrôle des prix et des salaires.

Il est devenu de plus en plus manifeste qu'une meilleure répartition des revenus est nécessaire pour le public du Canada, ainsi qu'une modification de la structure fiscale et cela, pour aider les moins fortunés. Certaines des recommandations pour les révisions fiscales se sont révélées très insatisfaisantes, car elles ne prévoient qu'un très faible pourcentage pour les moins fortunés. Bien des adultes ayant une famille à charge ont dû faire face à deux guerres mondiales, à la crise des années 30, et maintenant aux impôts élevés.

Certains de ces adultes délinquants blâment encore la jeunesse d'aujourd'hui des condi-

[Text]

exist. If the youth of today are to be given a vote at eighteen years of age I would prefer to have their confidence and support.

Much of the turmoil in Canada and the United States is closely related. To educate the unemployed is not the answer to unemployment. These efforts have only increased taxation. A clearer understanding of the situation must be realized. Nor do we require another Viet Nam or Cambodia to provide employment to the younger generations. If industrial expansion does not provide the answer to the unemployment situation, new tactics must be followed to provide some measure of self-preservation. One of the recommendations for early retirement would be to help improve the unemployment situation. In industry, et cetera, wherever there are well-established retirement pension plans serious consideration should be taken to provide early retirements to employees to provide additional job opportunities to the graduating students. This in turn would create higher employment and spending.

To the majority of employees going out on pension, a bank account to supplement their pension is a must unless their customary standard of living is drastically reduced. If pension returns were increased and future pensions assured to be adequate, these employees would spend this money which in turn would also help the economy.

Whenever retirement pensions are discussed among the employees the majority are not the least interested nor concerned. The younger employees consider retirement age for them is years away and only hope that by that time pension returns will be adequate to suit their needs. Employees who have been pensioned during the last five or ten years considered their pensions at that time to be adequate. However, the increased cost of living has now created hardships.

During the past few years there have been several and varied opinions voiced concerning the efficiency of the CNR Pension Fund. It has been unfortunate for the employees that during the original negotiations to establish a more suitable pension plan than the ones that existed, that the verbal agreements were not clearly defined and future policies to be followed, recorded in writing.

After several years of bargaining between the various unions and management, an improved pension system was agreed upon.

[Interpretation]

tions qui existent. Si cette jeunesse doit obtenir le droit de vote à l'âge de 18 ans, je préférerais gagner leur confiance et leur appui.

Une grande partie de l'agitation au Canada et aux États-Unis est interreliée. On ne résoudra pas le problème du chômage en faisant instruire les chômeurs. Ces efforts n'ont donné qu'une augmentation des impôts. Il faut pouvoir mieux comprendre la situation. Nous n'avons pas besoin d'un autre Vietnam ou d'un autre Cambodge pour assurer de l'emploi aux jeunes. Si le développement industriel n'apporte pas la réponse au chômage, de nouvelles tactiques doivent être adoptées pour nous donner une certaine mesure d'autoconservation. L'une des recommandations en faveur d'une retraite prématurée, ce serait d'aider à améliorer la lutte contre le chômage. Dans l'industrie, etc, où il y a des régimes de pensions de retraite bien établis, on devrait songer sérieusement à accorder la retraite prématurée aux employés, afin d'assurer plus d'occasions d'emploi aux diplômés. En retour, cette mesure créerait plus d'emploi et de dépense.

A la majorité des employés qui prennent leur retraite, un compte bancaire visant à compléter leur pension est une nécessité, à moins qu'ils réduisent radicalement leur niveau habituel de vie. Si les rentes étaient augmentées et si le montant des pensions était suffisant dans l'avenir, les employés qui dépenseraient cet argent, aideraient l'économie par ricochet.

Chaque fois qu'on parle des pensions de retraite entre les employés, la majorité d'entre eux ne sont pas le moins intéressés. Les jeunes employés considèrent l'âge de la retraite comme quelque chose de très lointain et espèrent seulement qu'à ce moment-là les pensions seront suffisantes pour leurs besoins. Les pensionnés qui ont pris leur retraite depuis cinq ou dix ans considéraient à ce moment-là, que leur pension était suffisante mais le coût de la vie a augmenté et ils ont peine à rejoindre les deux bouts.

Au cours des quelques dernières années, bien des opinions ont été émises concernant l'efficacité du fonds de retraite du CN. Malheureusement pour les employés, pendant les premières négociations visant à établir un régime de pension de retraite plus approprié que ceux qui existaient, les ententes verbales n'ont pas été très bien définies et les lignes de conduite futures n'ont pas été enregistrées par écrit.

Après plusieurs années de négociations entre les divers syndicats et la direction, on s'est entendu sur un régime de pension com-

[Texte]

All costs of future administration was to be provided by the railway, providing they were granted jurisdiction over the rules and regulations governing the pension plan and the pension plan was not to be negotiable in any union agreements. At that time there were three different railway pension plans in effect. This created a fourth. Three of these pension plans are in accordance to an individually signed agreement between the employee and the railway. About five or six thousand employees today do not contribute to any railway pension fund and are provided with a small basic pension by the railway upon retirement at sixty-five years of age.

Since January 1, 1960, it has become a condition of employment for all new employees to belong to and contribute to the revised 1959 railway pension plan. I do not profess to know all the detail of each of the various railway pension plans and the bulk of the data assembled concerns only the revised 1959 pension plan to which approximately 75 per cent of the employees now belong. A study of the past, the present and the future of this pension plan has provided a multitude of interesting data. Wherever possible this data has been recorded in chart form to provide available data in a more condensed form and easier understanding.

● 1035

On various occasions it would appear the CN Pension Board have consulted insurance companies as to the procedure to follow in planning a retirement pension program for the employees. This may be satisfactory to a point. However we realize the insurance companies today may operate within the law, under our free enterprise system but they are still designed to function as a multi-million dollar a year money-making machine. The CN Pension Fund was never intended to become a similar money-making installation. Increased pension benefits to railway employees is long overdue. Since 1952 the employees have patiently accepted 2½ and 3 per cent compound interest on their contributions to "build up" the capital reserve with promises of increased pension benefits.

At the end of December 1968, the capital reserve of the CN Pension Fund was \$1,414,744,356. The employees' portion of this capital reserve represents the contributions of employees dating back for thirty-five years to

[Interprétation]

portant des améliorations. Tous les frais de l'administration future devaient être ceux de la société des chemins de fer, pourvu qu'elle régie les règlements relatifs au programme de pension, qui ne devait pas être compris dans toute entente syndicale. A ce moment-là, il y avait trois différents régimes de retraite en vigueur pour les cheminots. Cette dernière condition en a créé une quatrième. Trois de ces régimes de pension se conforment au contrat signé individuellement entre les employés et la société des chemins de fer. Environ 5,000 ou 6,000 employés à l'heure actuelle ne paient pas de cotisation à un fonds de retraite et lors de leur retraite, à l'âge de 65 ans, ils reçoivent une pension de base peu élevée.

Depuis le premier janvier 1960, tous les nouveaux employés doivent adhérer et contribuer au régime de pension révisé de 1959. Je ne prétends pas connaître tous les détails de chacun de ces divers régimes de pension et l'ensemble des données réunies ne concerne que le régime de pension révisé de 1959, auquel appartiennent maintenant environ 75 p. 100 des employés. L'étude du passé, du présent et de l'avenir de ce régime de pension a fourni une multitude de données intéressantes. Chaque fois que la chose était possible, ces données ont été inscrites sous forme de graphique, pour les présenter de façon plus condensée et en rendre la compréhension plus facile.

A diverses occasions, il semble que le Bureau de pension des chemins de fer du CN a consulté des compagnies d'assurance quant aux procédures à suivre pour mettre au point des régimes de retraite pour les employés. Cette mesure peut être satisfaisante jusqu'à un certain point. Toutefois, nous savons que les compagnies d'assurance aujourd'hui peuvent fort bien respecter la loi, dans un régime de libre entreprise, mais néanmoins elles sont des entreprises qui sont encore destinées à réaliser des revenus de millions de dollars par année. La caisse de pension du CN n'avait jamais été organisée pour devenir une entreprise aussi rentable. L'augmentation des prestations de retraite aux cheminots s'impose depuis longtemps. Depuis 1952, les employés ont patiemment accepté qu'on leur verse un intérêt composé de 2½ et 3 p. 100 sur leurs contributions, pour consolider leur capital de réserve et on leur a promis des prestations de retraite accrues.

A la fin de décembre 1968, les capitaux de réserve du fonds de retraite du CN atteignaient \$1,414,744,356. La portion des employés représente les cotisations des employés depuis 35 ans, à partir du premier janvier 1935, soit

[Text]

January, 1935, which is almost a life-time to many of today's employees. This portion of the capital reserve represents the contributions of those employees who retired last year, last month and those going on pension in the near future. It was never the intention to build up a ridiculous nest-egg for future employees to enjoy thirty or forty years from now. When is this pension plan going to be put on a year-to-year, pay-as-you-go basis as originally planned now that a sufficient working capital has been established? Each year the following statement is always a part of the financial report. "From the above it will be seen that the Pension Trust Funds Reserve is fully allocated and that there is no money available in the funds for increasing pensions or other benefits." With this I cannot agree.

According to the 1968 financial report, not taking into consideration the railway's contribution on the pension fund of \$41,304,672, the amount of the employees contributions plus the interest on the investments amounted to \$65,880,597 and the pensions paid out during the year amounted to \$46,065,616. If these pensions had been increased by 25 per cent there still would be \$8,298,577 remaining to be added to the capital reserve.

I do not advocate a straight 25 per cent increase in all railway pension returns as a study of the existing rules and regulations reveals a need for revision to eliminate possible discrimination. A study of these rules and regulations will be required to determine where and how the improved pension benefits are to be applied. It has also been noted that if the present rules and regulations are maintained there will be a potential increase of revenue to the pension fund by 50 to 54 per cent by 1980.

Since 1952 the number of CN employees has dropped from 131,297 to 84,388 which is approximately 35 per cent.

The number of contributors to the 1959 Pension Plan has increased from 50 per cent to 75 per cent and will eventually be 100 per cent. The capital reserve has increased since 1952 by 700 per cent.

Another myth that exists among retirement pension organizations in Canada is the life expectancy of men. According to the United Nations statistics, the average extreme life expectancy for men in Canada is 68.35 years or 68 years 4 months. For years the CN Pension Board have referred to the life expectancy of men to be much greater. Statistics have proved otherwise. Only 50 out of 100 men ever reach the age of 68 years, 4 months. Of

[Interpretation]

presque la durée d'une vie d'un grand nombre des employés actuels. Cette partie des capitaux de réserve représente les cotisations des employés qui ont pris leur retraite l'an dernier, le mois dernier, et de ceux qui prendront leur retraite sous peu. On n'a jamais voulu accumuler une caisse ridiculement élevée pour les futurs employés qui pourront en bénéficier dans 30 ou 40 ans. Quand cette caisse de retraite suivra-t-elle une formule de financement d'année en année, comme on l'avait prévue au départ, puisqu'on a établi un capital de roulement suffisant. Chaque année, la déclaration suivante fait partie du rapport financier. «On constatera, d'après ce qui précède, que la réserve de fonds de fiducie a été placée en entier et qu'il n'y a plus de fonds disponibles pour accroître les pensions ou d'autres prestations.» Je ne suis pas d'accord à ce sujet.

D'après le rapport financier de 1968, sans tenir compte de la contribution des chemins de fer au fonds de pension de \$41,304,672, le montant des contributions des employés plus l'intérêt sur les investissements s'élèvent à \$65,880,597. Les pensions payées au cours de l'année représentaient \$46,065,616. Si ces pensions avaient été augmentées de 25 p. 100, il resterait encore \$8,298,577, à ajouter aux capitaux de réserve.

Je ne préconise pas une augmentation directe de 25 p. 100 pour toutes les prestations de pension des cheminots, mais l'étude des règlements actuels révèle qu'il faut examiner la question pour éliminer toute discrimination possible. L'étude de ces règlements s'imposera pour déterminer où et comment appliquer les prestations améliorées de la pension. On constate aussi que si les règlements actuels sont maintenus, il y aura augmentation éventuelle de revenus à la caisse de pension de 50 à 54 p. 100 en 1980.

Depuis 1952, le nombre d'employés du CN est passé de 131,297 à 84,388, soit environ une baisse de 35 p. 100.

Le nombre de souscripteurs au régime de pension de 1959 a augmenté de 50 p. 100 à 75 p. 100 et comprendra éventuellement tout l'effectif.

Le capital de réserve a augmenté de 700 p. 100 depuis 1952.

Un autre mythe qui existe chez les organisations de retraités au Canada, c'est la longévité. D'après les statistiques des Nations Unies, la longévité extrême moyenne des hommes au Canada est de 68.35 années, soit 68 ans et 4 mois. Pendant des années, le bureau des pensions du CN a considéré une longévité beaucoup plus marquée chez les hommes. Les statistiques démontrent qu'il en est autrement. Seulement 50 p. 100 des

[Texte]

those who do 40 per cent die before the age of 75. With the pension age in the CN Pension Funds as well as the Canada Pension Fund set at 65 years of age employees have only a few short years of retirement to look forward to. With the low rate of pension returns, only a small percentage of employees are able to take advantage of early retirement.

• 1040

In a recent survey, of 136 various retirement pension plans in Canada 51 are final average earnings plans, 57 are career average earnings plans, 28 are flat benefit money purchase or profit sharing plans. It would appear according to information and data received the most satisfactory scheme would be to base pension returns by use of a revised formula in accordance with each individual employee's total contributions to the pension fund.

Taking into consideration the existing financial revenue and the future potential the committee have recommended the following:

Recommended that an independent committee, free from political and railway influence, be set up to study the financial structure of the present CNR pension plans and report their findings and recommendations as to whether or not each of these separate pension plans are in a financial position that suggested improvements now being brought forward may be implemented for the benefit of employees and pensioners.

Recommendations:

1. Recommend the immediate decking or stacking of the CN pension plans with the Canada Pension, rather than the present integrated arrangement and that all members of the pension funds pay the full contributions to both plans in order to receive full benefits from each.

2. Remove the penalty for early voluntary retirement after the age of 55 years, where the age and service add to 85 or more as at present.

3. That the rate of present pensions paid all pensioners be increased January 1, 1970 by an allowance of 2 per cent for each year that they have been on pension, to be applied in the same manner as the civil service pension

[Interprétation]

hommes atteignent l'âge de 68 ans et 4 mois. Sur ceux qui survivent, jusqu'à cet âge, 40 p. 100 meurent avant l'âge de 75 ans. Comme l'âge de retraite du fonds de pension du CN, de même que celui du Fonds de pension du Canada est établi à 65 ans, les employés ne bénéficient que de quelques courtes années de retraite. Vu le taux peu élevé des pensions, une petite proportion seulement des employés peuvent profiter d'une retraite précoce.

Lors d'un relevé fait récemment, sur 136 divers plans de pension de retraite au Canada, 51 sont des régimes où les gains sont calculés selon la moyenne finale, 57 sont des régimes où les gains sont calculés selon la moyenne de toute la carrière, et 28 sont des régimes d'achat d'obligation sans intérêt, ou de partage des bénéfices.

D'après les renseignements et les données reçus, il semble que le régime le plus satisfaisant serait de fonder les prestations sur l'utilisation d'une formule révisée conformément à l'ensemble des cotisations de chaque employé au fonds de retraite.

Compte tenu des revenus financiers actuels et des possibilités pour l'avenir, le Comité a recommandé ce qui suit:

Il est recommandé qu'un comité spécial, indépendant de la politique et des intérêts ferroviaires, soit constitué afin d'examiner la structure financière des régimes actuels de pension du Canadien National et fasse rapport de ses constatations et de ses recommandations, en vue de déterminer si chacun de ces différents régimes de pension est dans une situation financière permettant que les améliorations proposées puissent y être appliquées au bénéfice des employés et des pensionnés.

Recommandations:

1. Il est recommandé que les régimes de pension du Canadien National soient immédiatement superposés au régime de pensions du Canada, en substitution de la formule actuelle d'intégration, et que tous les membres participants au fonds de pension contribuent pleinement aux deux régimes afin de recevoir les prestations entières en vertu de chacun d'eux.

2. Que soit abolie la pénalité prévue en cas de retraite volontaire après l'âge de 55 ans, lorsque l'addition de l'âge aux années de service atteint ou dépasse le chiffre de 85, comme il est prévu actuellement.

3. Que le taux habituel des pensions versées à tous les retraités soit augmenté, à partir du 1^{er} janvier 1970, dans la proportion de 2 p. 100 pour chacune des années de pension déjà écoulées et suivant les mêmes modalités

[Text]

adjustment recently awarded, with a maximum of 40 per cent.

4. That the CN pension funds pay the full costs of basic medical and hospital benefits of all pensioners and their dependents. (At present members pay their own, which works a hardship on a large number of those receiving small pensions.)

5. All existing and future CN pensions to be increased in accordance with existing cost of living index and an escalator clause to be added in agreements to cover.

6. Increase the allowance for pensions to 2 per cent per year for each year of allowable service the same as the civil service, instead of 1.5 per cent as at present, with a maximum of 80 per cent. Contributions to the CN pension funds to cease after 40 years of membership.

7. Increase the basic pension under Part I from the minimum of \$300 annually. Increase to be in accordance with the cost of living index applicable as from 1949.

8. Recommended that the survivor benefits paid to widows or dependents of pensioners be increased from the present 50 per cent to the full amount of the pension formerly paid. This however to be terminated if the widow remarries, at which time any portion of the husband's contributions still remaining in the fund be refunded.

9. That widows of employees who died in service and who were members of the CN pension plans and had 10 or more years of service be permitted to receive a pension equal to the full amount to which such employee was entitled at the date of his death, or be permitted to take a refund of his contributions. The rule regarding remarriage as above to apply.

10. That mortgage funds for homes be made available to eligible members of the pension plans at a preferred rate of interest, possibly through the NHA and so forth. Mortgage principal to be in proportion to the employee's total pension contributions.

11. That the present Pension Board, which now consists of four representatives for the

[Interpretation]

appliquées dans la Fonction publique pour le rajustement des pensions récemment opéré, sans que ce rajustement puisse dépasser le maximum de 40 p. 100.

4. Que le fonds de pension du Canadien National assume l'ensemble des frais médicaux et d'hospitalisation encourus par les pensionnés et les personnes à leur charge. (Présentement, les membres supportent leurs propres frais, ce qui constitue un fardeau pour nombre de pensionnés à revenu modique.)

5. Que toutes les pensions présentes et futures du Canadien National soient augmentées en rapport avec l'indice du coût de la vie, et qu'une clause d'indexation soit prévue, à cette fin, dans les accords.

6. Que l'allocation de pension soit portée à 2 p. 100 par an, pour chaque année de service donnant droit à une pension, à l'instar du régime en vigueur dans la Fonction publique et en remplacement du taux actuel de 1.5 p. 100, avec un maximum de 80 p. 100, étant entendu que le versement des cotisations à la caisse de pension du Canadien National cessera après 40 ans de participation.

7. Que la pension de base minimum de \$300 par an, prévue au chapitre I, soit haussée conformément à l'indice du coût de la vie, calculé rétroactivement à partir de 1949.

8. Que le taux actuel de 50 p. 100, applicable aux prestations versées à la veuve ou aux survivants à charge, soit aboli en faveur du paiement total de la pension à laquelle faisait droit le pensionné de son vivant. Ces prestations cesseraient en cas de remariage de la veuve, et le reliquat éventuel des contributions du défunt mari au fonds de pension, sera remboursé.

9. Que la veuve de l'employé décédé en service et qui a contribué pendant 10 ans ou plus aux régimes de pension du Canadien National, touche une pension égale au montant total auquel l'employé avait droit à la date de son décès, ou alternativement, de demander le remboursement des contributions. Les dispositions en cas de remariage, prévues au paragraphe précédent, sont également applicables.

10. Que des prêts sur hypothèque, pour l'acquisition de logements, soient consentis à un taux préférentiel, conformément aux dispositions de la Loi nationale sur l'habitation ou de toute autre loi, aux membres de la caisse de pension, admissibles à se prévaloir de ces prêts. Le montant du prêt hypothécaire sera proportionnel aux contributions totales versées par l'employé au fonds de pension.

11. Que la composition actuelle de la Commission des pensions qui comprend 4 repré-

[Texte]

company, and three representatives for the employees, (now held by union executives) be increased to four representatives each for the company and for the employees, plus one independent member, preferably an actuary. This independent member to be appointed annually by the Board with a maximum of three years. The additional Board member to represent the employees to be a pensioner whose reasonable expenses in connection therewith will be paid by the Pension Board.

12. Insert "any bona fide representative of any labour organization granted leave of absence to attend official union business." And this reference is to page 2, paragraph 8, Employees Representatives of the Rules and Regulations.

13. That a penalty clause be inserted regarding the repayment of deficiencies in contributions to encourage members to pay up in full. Suggest time limit be set for repayment of all future deficiencies.

14. That Plan II of the CN pension be reopened to allow any present employees an opportunity to join same and pay back in full all deficiencies owing, thus permitting them to receive full pension benefits.

● 1045

15. That the company be required to pay in full an employee's contribution to the pension fund while he is off duty on Workmen's Compensation. This rule to be made retroactive to the 1935 pension plan. All such time lost to be allowed the employee for pension calculation.

16. That the capital reserve of the CN pension funds be pegged at a set amount and be reviewed every three years when any recommended revisions necessary may be implemented.

I believe if these unfortunate circumstances are corrected and if these recommendations are acceptable the government will benefit, the railway will benefit, the employees will benefit and the public will benefit. I thank you.

The Chairman: May I have a motion for permission to print this presentation as an appendix.

22142—2

[Interprétation]

sentants de la compagnie et trois représentants des employés (présentement trois directeurs syndicaux), soit modifiée de façon à comprendre 4 représentants pour chacune des parties patronale et syndicale, plus un membre indépendant qui soit de préférence un actuaire. Le membre indépendant sera désigné chaque année par la Commission pour une durée maximum de trois ans. Le membre additionnel qui représentera les employés à la Commission, sera choisi parmi les retraités, et il aura droit au remboursement par la Commission, des dépenses raisonnables qu'il aura encourues du fait de ses fonctions.

12. Que soit inséré le membre de phrase suivant: «tous représentants de bonne foi d'une organisation ouvrière bénéficiant d'un congé d'absence pour participer aux travaux officiels du syndicat.» Cette adjonction se rapporte à la page 29, paragraphe 8, des Règlements, concernant les représentants des employés.

13. Qu'une clause pénale soit prévue pour les retards dans le paiement des contributions, afin d'encourager les membres à verser le montant total de leurs cotisations et qu'une date limite soit fixée pour le paiement de toutes contributions déjà échues.

14. Que le plan II du régime de pension du Canadien National soit repris, pour permettre aux employés actuels d'y adhérer après paiement de toutes les cotisations en instance et de jouir, ainsi, de tous les avantages de ce plan.

15. Que la compagnie soit tenue de verser entièrement toutes les cotisations d'un employé au fonds de pension, en cas d'absence de cet employé par suite d'un accident de travail pour lequel il est indemnisé. Ce règlement s'appliquera rétroactivement au régime de pension établi en 1935, la période courue entre-temps devant être considérée pour le calcul de la pension.

16. Que les réserves du régime de pension du Canadien National soit fixées à un montant déterminé lequel sera révisé tous les trois ans, si des propositions dans ce sens s'avéraient nécessaires et applicables.

A mon avis, si les circonstances défavorables qui règnent aujourd'hui sont corrigées et que le gouvernement accepte les présentes recommandations, lui-même, la compagnie ferroviaire, les employés et le public en général en tireront profit. Je vous remercie.

Le président: Puis-je demander qu'une motion soit présentée à l'effet que cet exposé figure en appendice au compte rendu?

[Text]

Mr. Horner: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Campbell, I would like first of all to compliment you on a very full and detailed brief. Much of it, in fact most of it I agree with 100 per cent. In your recommendation No. 16, the last one, you suggest that the capital reserve be pegged and this amount reviewed every three years and recommend revisions if necessary.

What you are really saying throughout your brief before you get to the recommendations is that the reserves have grown without any appreciable increase to the workers on the railroad and that it was never the intention that the reserves should grow continuously. Am I correct in assuming that after a while, after the reserve is built up to such a degree, then it should remain relatively static? Is this in fact what you are saying with your recommendation No. 16 and throughout your brief?

Mr. Campbell: This is correct, but in the meantime I believe that the rest of these data should be gone through and discussed individually, and then go back to these recommendations so that you will realize the reasoning behind these various recommendations being made.

Mr. Horner: I thought you were through, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: As far as questioning this brief is concerned, I would rather that this brief be questioned at the end if the Chairman agrees. In other words, these data relating to this pension fund I believe should be gone into prior to any decisions being made in conjunction with these recommendations.

Mr. Horner: Fine. I thought that we were through. What you are saying, Mr. Campbell, is that you would like to say a few words with each one of the tables.

• 1050

Mr. Campbell: That is right. I would like to go over them and discuss them.

Mr. Horner: Fine, I have no objection to that, Mr. Chairman. I am slightly confused by Table "G" on page 6.

Mr. Campbell: This is right. This is why I wanted to do it this way. Now if the members on the floor jump back and forth across this brief we will never get through it. In other words, I would like to take the lead and go through each one of these charts one by one,

[Interpretation]

M. Horner: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

Je voudrais tout d'abord, monsieur Campbell, vous féliciter pour l'exposé très détaillé et complet que nous venons d'entendre. J'en approuve en fait tout le contenu. Vous proposez, dans votre recommandation numéro 16 que les réserves soit fixées à un montant qui sera révisé tous les trois ans, si des propositions dans ce sens s'avèrent nécessaires.

Vous avez déclaré, tout au long de votre mémoire, que les réserves ont accusé une augmentation sans contrepartie sensible pour les travailleurs des chemins de fer, et qu'il n'entraînait pas du tout dans vos intentions que ces réserves continuent leur marche ascendante. Aurais-je raison de supposer, qu'après un certain temps, un plafond plus ou moins stable devrait être fixé en ce qui concerne le capital de réserve? N'est-ce pas en somme le contenu de votre recommandation numéro 16 et l'intention manifestée dans votre mémoire?

M. Campbell: C'est exact. Entre temps, il faudra étudier les données individuelles et revenir aux présentes recommandations afin que vous perceviez les raisons qui les ont motivées.

M. Horner: Je pensais que vous en aviez fini, Monsieur Campbell.

M. Campbell: Pour autant qu'il s'agisse des questions concernant ce mémoire, je préférerais qu'elles soient posées à la fin, si monsieur le président est d'accord. En d'autres termes, les données relatives au fonds de pension seraient étudiées avant que des décisions ne soient prises au sujet de ces recommandations.

M. Horner: bien. Je pensais que nous en avions fini. Vous voulez dire, monsieur Campbell, que vous désirez formuler des commentaires sur chacun des tableaux.

M. Campbell: C'est exact. Je voudrais les parcourir et les discuter.

M. Horner: Bien, je n'ai pas d'objection, monsieur le président. Je suis un peu embrouillé au sujet du tableau «G» figurant en page 6.

M. Campbell: C'est exact. C'est la raison pour laquelle je propose qu'on le fasse de cette façon-là. Si les membres du Comité s'attardent et reviennent à chaque passage du mémoire, nous n'en finirions jamais. En d'autres termes, j'aimerais parcourir tout d'abord,

[Texte]

page by page, and then question each chart as I go through, and in the final, go back to these recommendations, and you know where the information came.

Mr. Skoberg: Can we not proceed that way, Mr. Chairman?

The Chairman: I would like to have some other members' views on that.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, if we go page by page and if any questions are asked on that page we will go ahead with Mr. Campbell. Otherwise we go from one to the other and we will never see the end of it.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I may have misunderstood Mr. Campbell's presentation. Mr. Campbell, is it your intention that you want to relate all of your recommendations to certain tables that you have in your brief and...

Mr. Campbell: I can back up all of these recommendations.

Mr. Trudel: No, this is not the intent of my question. Are you trying to relate the tables that you have to direct recommendations? Is that what you have in mind?

Mr. Campbell: They will be related, yes.

Mr. Trudel: This was my understanding. I do not believe anyone here questions your recommendation, but the general procedure, Mr. Chairman, is that usually we have a general round of questioning and if there are specific points that have been brought up during a round of questioning, then we refer to it. Now Mr. Campbell may have other reasons why he would want to proceed in another way and I would like to hear other reasons mentioned possibly by other members, because there are implications that are related to one specific item or one recommendation, and there are broader ranges of recommendation that would entail the entire plan.

I do not know if Mr. Campbell wants final recommendations because I am sure that throughout the evidence some will agree with Mr. Campbell, others will disagree. Therefore we are trying now not to form a final opinion out to keep our minds open to your representations as well as to other members of either the pension fund or the unions or even the Company rather than to make a final decision this morning. If I got your inference that you wanted us to make a final decision, I do not think it is possible this morning.

[Interprétation]

page après page et séparément, les tableaux en annexe, tout en discutant au fur et à mesure pour, enfin, revenir aux recommandations dont vous connaîtrez ainsi les fondements.

M. Skoberg: Pouvons-nous procéder de cette façon, monsieur le président?

Le président: J'aimerais avoir les opinions de quelques autres membres du Comité.

M. Portelance: Si nous procédons page par page, monsieur le président, et que les questions y afférentes soient posées, nous serions de l'avis de M. Campbell. Par contre, si nous passons d'un tableau à l'autre, nous n'en verrons jamais la fin.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: J'ai peut-être mal saisi l'exposé de M. Campbell. Avez-vous l'intention, monsieur Campbell, de rapporter toutes vos recommandations à certains tableaux annexés à votre mémoire, et...

M. Campbell: Je peux apporter des preuves à l'appui de toutes ces recommandations.

M. Trudel: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Essayez-vous d'en venir, par l'examen de ces tableaux, à des recommandations spécifiques? Est-ce bien votre intention?

M. Campbell: Il existera une corrélation, oui.

M. Trudel: C'est ce que j'ai cru comprendre. Nul ne met en cause, je pense, vos recommandations. La procédure normale, monsieur le président, consiste généralement en une période de questions où certains points particuliers sont parfois soulevés et auxquels nous revenons. M. Campbell a peut-être des raisons pour vouloir procéder de façon différente. Par ailleurs, j'aimerais entendre les opinions des autres membres du Comité. En effet, certaines dispositions entraînent des conséquences pour l'ensemble du plan, alors que d'autres sont d'une portée plus limitée.

J'ignore si M. Campbell désire faire des recommandations finales. Je suis certain qu'il y a des divergences aussi bien que des identités de points de vue avec M. Campbell au sein du Comité. Nous n'essayons pas d'arriver à des conclusions, mais d'accueillir des points de vue de diverses sources: ceux des membres qui participent au fonds de pension, ceux des syndicats et de la compagnie elle-même. Il ne s'agit pas d'en décider ce matin; si tel est votre objectif, je le crois irréalisable.

[Text]

Mr. Campbell: This is correct, but I believe that I possibly have, along with the other briefs submitted by other employees, most of the information compiled here. I am not saying that we should consider that this is all the information available, but the bulk of it is here. I have kept these records over a period of years and I do not know if there is any other CNR employee that has more information than I have compiled in this brief.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I would like to say a word. It has been my experience, Mr. Chairman, that the first witness starting out on a given subject matter is generally the longest because he answers a lot of questions that other witnesses bring up periodically as we hear them. I know we have four or five more witnesses to hear today, but I would suggest to the Committee that we allow Mr. Campbell to give a brief explanation of each one of his graphs. I am confused by "G" and "H", and I would like an explanation as to how to interpret them. I compliment Mr. Campbell on his detailed brief. I think this would be the quickest way of dealing with it; to limit the questions on the graphs until we are through with a full explanation of it all, and this might facilitate the Committee in getting on with other witnesses. I suggest that that would be the course to follow.

The Chairman: Does the Committee agree?

Mr. Rock: I think that is good idea, Mr. Chairman.

• 1055

The Chairman: Sometimes it is not the questions that are long; the answers can be long too. If I cut you people off at 10 minutes and the gentleman takes 10 minutes to answer the question...

Mr. Campbell: There is one item here that I would like to read to you before going into these charts if I am given permission to do so, and this is on the unemployment.

The Chairman: The unemployment. I do not think it has anything to...

Mr. Trudel: Is it related to the pension fund?

Mr. Campbell: It is related to the pension fund definitely.

Mr. Trudel: I will leave that up to you, Mr. Chairman.

The Chairman: No, I think we should stick to our mandate from the House of Commons. I do not think the employment has anything to do with pensions.

[Interpretation]

M. Campbell: C'est exact. Outre les mémoires présentés par des employés, je dispose de la plupart des renseignements. Je ne dis pas qu'ils sont complets, mais la plupart des données sont déjà obtenues. Je les ai compilées depuis des années et je ne pense pas trouver un émule, dans ce domaine, parmi tous les employés du Canadien National.

M. Horner: Je voudrais ajouter, M. le président, que l'expérience a démontré que le premier témoin parle habituellement le plus longtemps; il répond aux nombreuses questions soulevées périodiquement. Je sais qu'il nous reste 5 ou 6 témoins à entendre, aujourd'hui, mais je propose que le Comité entende d'abord une brève explication de M. Campbell concernant ses graphiques. Les tableaux «G» et «H» ne me paraissent pas très clairs et je voudrais les interpréter. Je félicite M. Campbell de son mémoire détaillé. Je crois que c'est le procédé le plus rapide. Limitons les questions jusqu'après l'exposé complet sur les tableaux, et le travail du Comité n'en sera que facilité en vue de l'audition des autres témoins. Telle est la proposition que je soumets.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

M. Rock: Je crois que c'est une bonne idée monsieur le président.

Le président: Ce ne sont pas toujours les questions qui sont longues, mais parfois les réponses. Si je limitais vos interventions ainsi que celles du témoin, à 10 minutes...

M. Campbell: Il y a un paragraphe que j'aimerais vous lire, si vous me le permettez avant de passer aux tableaux. Il s'agit du chômage.

Le président: Le chômage? Je ne pense pas qu'il se rattache à...

M. Trudel: Cela intéresse-t-il le fonds de pension?

M. Campbell: Cela intéresse certainement le fonds de pension.

M. Trudel: Je vais vous laisser le soin d'en décider, monsieur le président.

Le président: Non. Je suis d'avis que nous devrions nous en tenir au mandat que nous a donné la Chambre des communes. Je pense que le chômage est étranger aux fonds de pension.

[Texte]

Mr. Campbell: It does for early retirement.

Mr. Allmand: Let us hear what the gentleman has to say, Mr. Chairman. If he does get away too far from the subject then we could... It may be that it is closely related because the amount of contributions into the pension fund would depend on the rate of employment, I would think.

Mr. Skoberg: How long is the statement, Mr. Chairman, that Mr. Campbell has on the unemployment?

Mr. Campbell: How long will it take to read it? I have a page and a half. It will take about two minutes.

Mr. Skoberg: We could have had it done if we had continued on with this brief.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, is it your intention, Mr. Campbell, to make your entire presentation and then we will question you? Is that my understanding of your presentation?

Mr. Campbell: I just consider that it would be the best method to handle it if I was to present the information available...

Mr. Trudel: Right.

Mr. Campbell: ...rather than to take it piece by piece and question it back and forth. I have everything itemized here page by page. I have provided an index and the members can follow through page by page along with the information that I have got. And without this information these recommendations would be hard to understand. I have printed rather here, information that you do not have here with you.

As I say, it is the same thing with this unemployment situation. I think that this is basically what a lot of our turmoil today is, and the information I have here I think would be very enlightening.

Mr. Trudel: Then, Mr. Chairman, Mr. Campbell will give us the entire presentation, and at the end we will question him. Fine.

The Chairman: Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Now on unemployment I wish you would refer to the chart on page 52, and I will read this item as I have it.

The Chairman: On page 52.

Mr. Campbell: You refer to your chart on page 52. This information I have in printed form here.

[Interprétation]

M. Campbell: Non pas lorsqu'il s'agit de retraite prématurée.

M. Allmand: Écoutons d'abord le témoin, M. le président. S'il s'écarte trop du sujet, nous pourrions... La question pourrait se rapporter au fonds de pension pour autant que le montant des contributions est, ça me semble, fonction du taux d'emploi.

M. Skoberg: Quelle serait l'ampleur de cette déclaration sur le chômage, M. le président?

M. Campbell: Vous voulez savoir le temps nécessaire pour en donner lecture? Elle tient en une page et demie, soit environ deux minutes.

M. Skoberg: Nous l'aurions déjà entendue si nous avions continué avec le mémoire.

M. Trudel: Monsieur le président, M. Campbell compte-t-il faire tout son exposé avant que nous ne passions aux questions? Est-ce ainsi que vous voulez procéder?

M. Campbell: Je considère que ce serait le meilleur procédé si je pouvais soumettre les renseignements disponibles...

M. Trudel: D'accord.

M. Campbell: ...plutôt que de les étudier, par bribes et sans ordre. Tous les renseignements sont groupés par catégorie dans chaque page. J'ai prévu une table des matières que les députés pourront consulter au fur et à mesure de mes explications. Ces dernières sont indispensables à l'intelligence des recommandations. J'ai des renseignements imprimés qui ne sont pas en votre possession.

Comme je l'ai dit, il en va de même pour le chômage, ...de nombreuses perturbations actuelles. L'information que je possède permet de jeter la lumière sur le problème.

M. Trudel: Ainsi, monsieur le président, monsieur Campbell, va nous faire tout son exposé, puis nous allons lui poser des questions. C'est bien.

Le président: Allez-y, M. Campbell.

M. Campbell: Pour ce qui a trait au chômage, je vous prie de vous reporter au tableau de la page 52, dont je vais lire le passage que j'ai sous les yeux.

Le président: A la page 52.

M. Campbell: Reportez-vous au tableau de la page 52 pendant que je lis le texte imprimé que j'ai ici.

[Text]

It is unfortunate that the federal government has not taken a lead in a planned economy and future welfare of the Canadian citizens with a look five or ten years into the future. According to statistics there are approximately 8 million persons employed in Canada in the age range from 16 to 70 years. According to the Dominion Bureau of Statistics published in the press September 5, 1967, the single population under 15 years of age numbered 6,591,757. At that time this was approximately 25 per cent of the total population under 15 years of age, and insurance companies have estimated 50 per cent of the population to be 25 years of age or less. Statistics now show there will be 6,503,200 students graduating from school during the next 15 years. There are 2,595,900 adults of all ages between the age of 50 and 65 years. Now this dates back of course to this 1967 figure.

[Interpretation]

Il est déplorable que le gouvernement fédéral n'ait pas pris l'initiative en vue d'une économie planifiée et du bien-être des citoyens canadiens pour les prochaines 5 ou 10 années. Les statistiques démontrent que 8 millions de travailleurs âgés de 16 à 70 ans, sont employés. D'après les données publiées dans la presse par le Bureau fédéral de la statistique le 5 septembre 1967, la population de moins de 15 ans s'élevait à 6,591,757, soit à ce moment-là, une proportion de 20 p. 100 de la population totale. Les compagnies d'assurance avaient estimé à 50 p. 100 la population âgée de 25 ans ou moins. Les statistiques prouvent par ailleurs que 6,503,200 étudiants obtiendront leur diplôme au cours des 15 prochaines années, et il y a 2,595,900 adultes âgés de 50 à 65 ans. Ces chiffres remontent, bien entendu, à l'année 1967.

● 1100

If all these adults were working, which they are not, and were pensioned from work at 65 years of age there would still be a shortage of 3,907,300 jobs available for graduating students. Industrial development expansion does not get paid for the population increase, and these graduates will be equivalent to an additional 3,907,300 unemployed in Canada in the next 15 years. What are we going to say to these young graduating students? Are we going to say to them, "There is no provision for you in today's society." If these young Canadians are to be given a vote at 18 years of age, I would prefer to have their confidence and support.

Même si tous ces adultes travaillaient, prenaient leur retraite à l'âge de 65 ans, dans 15 ans, nous serions quand même à court de 3,907,300 emplois pour les étudiants aux études. Qu'allons-nous dire à ces jeunes étudiants? Allons-nous leur dire qu'il n'y a pas de place pour eux dans la société actuelle? Si ces jeunes Canadiens doivent obtenir le droit de vote à l'âge de 18 ans, je préfère gagner leur confiance et leur appui.

One way to avoid a large part of this unemployment would be to provide jobs for these graduates which in turn would create jobs by increased spending, because these young people buy houses, furniture, et cetera, to establish a home. Therefore it would be very appropriate to reduce the pension age of employees in industry, the Canada Pension, et cetera, wherever these pension plans are of sufficient financial strength to reduce the pension age. We do not require another war to provide this employment.

Une façon de juguler une bonne partie du chômage serait de fournir un emploi à tous ces futurs diplômés; il s'ensuivrait une augmentation des dépenses, car ces jeunes gens vont acheter des maisons, des meubles, etc., et, cela créera de nouveaux emplois. Il semble donc approprié d'abaisser l'âge de la retraite dans le secteur industriel et partout où les régimes de pension permettent de le faire. Nous n'avons pas besoin d'une guerre pour créer de nouveaux emplois.

With the natural resources of this country coupled with industrial developments, surely we can at least establish a system of self-preservation and rid this nation of unemployment, starvation and want. For years the youth of this nation have been criticized, but the conditions that exist have been the responsibility of the adults.

Étant donné les ressources naturelles de ce pays et le développement industriel, nous pouvons sûrement mettre en place un système d'auto-observation et nous débarrasser du chômage et de la misère. Depuis des années qu'on accuse les jeunes, mais ce sont les adultes qui sont responsables de la situation présente.

It is unfortunate that employees of the railway and other industries who desire to take an early retirement cannot do so according to the existing rules and regulations due to the

Il est fâcheux que les employés des chemins de fer et de certaines industries qui désirent prendre leur retraite plus tôt ne puissent pas le faire parce qu'il existe des règlements et

[Texte]

severe penalty clause governing early retirement the greater reduced is the amount of pension. In the majority of cases an employee loses an equivalent of two years' service for each year he requests retirement prior to his 65th birthday. An employee retiring at 60 years of age would lose 10 years of his allowable service. An employee retiring at 55 years of age would lose the equivalent of 20 years of his allowable service in calculation of pension returns. If a satisfactory early retirement were established many jobs would be provided for the unemployed and graduating students. Several persons I have spoken to with 35, 40, 45 years of service would welcome revised rules and regulations which would provide this early retirement. Failing health and other sickness in the home is generally the determining factor.

It has been suggested that early retirement exemptions could be based on the total number of years of service. A revision in methods of calculating pension returns to employees is also recommended which will be explained. Are there any questions?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman on a point of order, I think we will have to find out just how long Mr. Campbell has. I am sure that we all appreciate all the work that he has gone to here, but somewhere we have to have some time limit because of the other people who are here from many miles away as well, you know, to be heard today. I wonder if Mr. Campbell could give us a guesstimate of just how long he believes that it would take to go through with what he has left there.

Mr. Campbell: You could probably skip over it in an hour. It would depend on the number of questions. Some of these charts are self-explanatory.

Mr. Horner: I suggest, Mr. Chairman, rather than question Mr. Campbell on his last statement that we proceed to examine his charts, and then have a question period after that. As he said, each chart is numbered and we could relate our questions to the charts quite easily.

Mr. Campbell: I could do that.

The Chairman: I think it is a good suggestion, Mr. Horner. Would you go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: If you do not mind, quote the page number rather than the chart number.

Mr. Horner: Mr. Chairman, if there is some doubt, I think the charts on page 3 and 4 are

[Interprétation]

des sanctions qui frappent la retraite anticipée et que le montant de la pension est considérablement réduit. Dans la plupart des cas, un employé qui prend sa retraite avant l'âge de 65 ans, perd l'équivalent de deux années de service pour chaque année anticipée. Si un employé prend sa retraite à l'âge de 60 ans, c'est comme s'il perdrait 10 années de service. Un employé qui se retire à l'âge de 55 ans perdrait l'équivalent de 20 ans de service. Si on établissait une formule de retraite anticipée satisfaisante, on aurait suffisamment d'emplois pour les chômeurs et pour nos futurs diplômés. J'ai discuté avec des personnes qui totalisaient 35, 40 ou 45 années de service et qui, dans le cadre de la retraite anticipée, feraient bon accueil à de nouveaux règlements. Dans un foyer, c'est souvent le facteur santé qui joue un rôle déterminant.

On a proposé de se baser sur le total des années de service et de revoir le calcul des pensions et nous allons l'expliquer. Avez-vous des questions à poser?

M. Skoberg: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Combien de temps reste-il à M. Campbell? Nous sommes tous reconnaissants du travail qu'il a fait, mais nous devons tout de même imposer une limite de temps à cause des autres témoins qui sont venus de très loin et qui veulent être entendus aujourd'hui. M. Campbell pourrait-il nous dire combien de temps il lui faudra pour terminer son exposé?

M. Campbell: Il faudrait probablement une heure. Tout dépend du nombre de questions. Certains de ces schémas s'expliquent d'eux-mêmes.

M. Horner: Plutôt que d'interroger M. Campbell sur sa dernière déclaration, je propose que nous commençons par examiner ces graphiques. Nous ferons porter les questions sur chacun de ces graphiques et ce sera d'autant plus facile qu'ils sont numérotés.

M. Campbell: C'est entendu.

Le président: C'est une bonne suggestion. Voulez-vous continuer, monsieur Campbell?

M. Campbell: Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, je préférerais que vous annonciez le numéro de la page plutôt que celui du graphique.

M. Horner: Il me semble que les graphiques de la page 3 ou 4 s'expliquent d'eux-mêmes,

[Text]

self-explanatory, but I wonder if Mr. Campbell could give us a little explanation about the charts on page 6.

• 1105

Mr. Campbell: On page 6 are the conditions of pension fund 1952. Now when this pension was first organized it was agreed that the employees would be granted all service prior to January 1, 1935. There were some of the employees who were reaching the age of 65 that just got in under the wire. They paid in approximately the equivalent of 17 years, some of them collected as much as 33 years of allowable service on their pension that they never paid one cent towards the pension. This is basically what this chart shows, number 6. Adding up the years of contributions in comparison to the years of allowable service to which they did not contribute this ratio is 140 to 157.

Following this chart up you run on to the chart on page 7 which shows the conditions as of 1970. Now there more employees have paid in a greater number of years. By 1970 many of us have paid in for 35 years. Some are still getting as high a 15 years of allowable service for which they did not contribute one cent. This is what has basically been putting up the capital reserve and the ratio of the contributions to the years of allowable service to which they did not pay one cent towards the pension plan now stands at 245 to 30. Now this is basically why the capital reserve is being built up.

Certain conditions which are shown on a chart on page 8 that by 1970 the total contribution years were 175, by 1980 this will be increased to 270. This is an increase of 54 per cent in actual potential revenue in increased capital reserve. By 1980 as the five years of depression progresses there will be a five-year period where employees with over 45 years of service leaving on pension will be at a minimum. During the five-year period employee's contributions and revenue as with the capital reserve will be at a maximum. By 1980 the free years of allowable service will be eliminated. In 1952 these free years represented almost 65 per cent of the employees pension under the 1952 pension plan. By 1970 these free years represented almost 30 per cent of an employee's pension under the 1952-1959 plan. In other words, we are gradually coming to a close of paying these years of free allowable service.

Following this chart up on number 8, you run on to number 10. Employees and management came to an agreement in 1950-1951; the pension plan came into effect in 1952. After

[Interpretation]

mais M. Campbell pourrait-il nous expliquer les graphiques de la page 6.

M. Campbell: A la page 6, vous trouvez la situation des fonds de pension 1952. A l'origine, il était entendu qu'on tiendrait compte des années de service antérieur au 1^{er} janvier 1935. Certains employés qui approchaient 65 ans ont bénéficié de justesse de ce régime de pension. Ils ont cotisé approximativement l'équivalent de 17 ans et certains ont même pu accumuler 33 ans de service ouvrant droit à pension, sans avoir versé un seul cent de cotisations. Voilà en substance ce qu'indique le graphique numéro 6. La proportion des années de cotisation par rapport aux années de service ouvrant droit à pension pendant lesquelles ils n'ont pas cotisé est de 140 à 157.

Passons maintenant aux graphiques de la page 7 qui indiquent la situation en 1970. Il y a plus d'employés qui ont cotisé pendant plus longtemps. En 1970, bon nombre d'entre nous cotisaient depuis 35 ans. Il en reste encore qui bénéficient de 15 ans de service ouvrant droit à pension pour les quelles ils n'ont jamais cotisé. C'est ce qui explique essentiellement le capital de réserve et le rapport entre les années qui leur ouvrent droit à la pension et pendant lesquelles ils ont cotisé et celles pendant lesquelles ils n'ont pas versé un seul cent, sont de 245 à 30. Voilà ce qui permet d'accumuler des réserves de capitaux.

Sur le graphique de la page 8, on voit qu'en 1970 les totaux des années de cotisations sont de 175, et qu'en 1980, elles passeront à 270 soit une augmentation de 54 p. 100 de la réserve des capitaux. A partir de 1980, compte tenu des 5 ans de dépression, il y aura fin d'une période de 5 ans pendant laquelle le nombre des employés qui totalisent plus de 45 ans de service et qui prennent leur retraite sera à un minimum. Durant cette période de 5 ans, les cotisations des employés, le revenu et la réserve de capital seront à leur maximum. En 1980, on aura éliminé les années de service qui ouvriraient droit à pension et pendant lesquelles l'employé n'a pas versé de cotisations. En 1952, 65 p. 100 des employés bénéficiaient de ces années gratuites dans le cadre du régime de pension de 1952. En 1970, la proportion n'est plus que de 30 p. 100, dans le cadre du régime de pension de 1952-1959. Autrement dit, il y a une réduction progressive.

Passons au graphique numéro 10. Les employés et les patrons ont signé un accord en 1950-1951. Le régime de pension est entré en vigueur en 1952. Aux termes des négocia-

[Texte]

several years of negotiation, the company came up with a pension plan, they as much as told the employees; this is it; this is the way we see it, this is the way we have designed it, either take it or leave it. Now the employees accepted certain obligations that under normal circumstances they probably would not have done, and they accepted contributions, compound interest at a rate of about 2.5 per cent and 3 per cent which they have been paying continuously up until now on their contributions. They agreed to pay pensions to the men who had years of allowable service prior to 1935. As I say some of them went out on pension in 1952, they paid into the pension fund for 17 years and they drew 33 years of allowable service on which they never paid one cent. Now this is basically why many of the employees have gone on pension say that it is a wonderful plan, because they got so much for nothing. But this is gradually coming to an end. This explains charts 6, 7, 8, and so on, and this one on page 10. Are there any questions?

• 1110

Mr. Skoreyko: Mr. Campbell, you say a good number of employees got so much for nothing. In terms of dollars what does that mean?

Mr. Campbell: Well, let us say that they are getting more out of it for free than the employees are today. The employees today contributed to this pension plan for a greater number of years at a higher rate of pay than these employees had in the past and, according to the amount of pension return that the employees are taking, it has not gone up too much in terms of percentage considering the number of years service. In other words, an employee's take today is not too much different.

Mr. Skoreyko: But you said, Mr. Campbell, that after contributing for 17 years they were given something like 33 years free service. Is that it?

Mr. Campbell: That is right.

Mr. Skoreyko: Are those the figures you used?

Mr. Campbell: That is right.

Mr. Skoreyko: What does the 33 years free service that was given to them mean in terms of dollars and cents?

Mr. Campbell: They were allowed this number of years in their pension calculation. We use the same formula. And many of the fellows going out on service today have paid

[Interprétation]

tions qui ont duré plusieurs années, la Société a présenté un régime de pension à ses employés en leur disant: «Voilà ce que nous avons conçu. C'est à prendre ou à laisser.» Les employés ont accepté certaines obligations qu'ils auraient probablement refusées en d'autres circonstances; ils ont accepté des cotisations avec un intérêt composé de 2.5 p. 100 et de 3 p. 100 qu'ils ont versé jusqu'à présent. Ils ont accepté de verser une pension aux employés qui avaient des années de service antérieures à 35 et, comme je l'ai dit, certains d'entre eux ont pris leur retraite en 1952, c'est-à-dire qu'ils ont cotisé pendant 17 ans mais ils ont bénéficié de 33 ans de service ouvrant droit à la pension et pour lesquels ils n'ont jamais versé un cent. C'est pourquoi bon nombre d'employés ont loué ce régime de pension. Cet état de fait disparaît peu à peu. Voilà donc l'explication des graphiques 6, 7, 8, 9 et 10. Avez-vous des questions à poser?

M. Skoreyko: Vous avez dit, monsieur Campbell, que bon nombre d'employés en ont eu beaucoup plus que pour leur argent. En termes de dollars, qu'est-ce que cela représente?

M. Campbell: Je veux dire qu'ils en retirent des avantages supérieurs à ceux des employés actuels et pour lesquels ils n'ont rien versé. Les employés actuels ont cotisé pendant plus longtemps à ce régime de pension et les cotisations sont en outre plus élevées que par le passé. Or, d'après le montant de ce qu'ils perçoivent en retour, on voit que les prestations n'ont guère augmenté si l'on tient compte des années d'ancienneté.

M. Skoreyko: Mais vous avez dit que bien qu'ils n'aient cotisé que pendant 17 ans, on leur a accordé le bénéfice de 33 ans de service sans cotisation. Est-ce juste?

M. Campbell: C'est juste.

M. Skoreyko: Est-ce que ce sont bien les chiffres que vous avez avancés?

M. Campbell: C'est exact.

M. Skoreyko: En termes de dollars que représentent ces 33 années de service sans cotisation?

M. Campbell: C'est le nombre d'années que nous étions autorisés à accorder dans le calcul de leur pension. Nous utilisons la même formule. Bon nombre de ceux qui prennent leur

[Text]

the maximum of 35 years. In other words they are paying for everything they get.

Mr. Skoreyko: But you do not know what the 33 years free service represents in money.

Mr. Campbell: No. Basically, it goes according to the wage scale and so on. In terms of dollars and cents, you would have to go back over the years and find out what the various rates of pay were and so on. We know they are definitely on the increase from year to year. It cannot be pinned down to dollars and cents, but we do know they had an advantage.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: In this series of tables, Mr. Campbell, what you really are saying is that the free years are depreciating rather quickly, in fact there are very few of them left, and therefore the capital reserves in the pension plan in the years ahead will grow much faster than they have in the past few years.

Mr. Campbell: That is very definite. Let me continue with that last question. Under this 1952 plan an employee collected approximately 62½ per cent of his wages in pension returns on 50 years of allowable service. This came out in various pension revisions and so on, and by 1959 this pension plan still only paid a 62½ per cent return on 50 years of service. By 1962, with revisions, on 50 years of service they received 67½ per cent in their pension returns. In other words, the actual pension calculations from 1952 to 1962 only increased by 5 per cent. Yet we have eliminated paying all these free years and so on. These were obligations that the employees took on their shoulders and many of them have carried it up until now. These free years of service and these obligations that we have taken on our shoulders are gradually coming to an end. The capital reserve is building up and I think it is about time that the employees had revisions made that would give them a better pension return. In other words, the money is there and, according to statistics, if pensions in general could be increased by 25 per cent there still would be millions of dollars left to be put back into the capital reserve. As far as capital reserve is concerned, I say the potential capital return will be approximately 54 per cent greater by 1980—and that is not too far off.

[Interpretation]

retraite aujourd'hui ont versé la cotisation maximum qui porte sur 35 ans. Autrement dit, ce sont eux qui ont déjà versé tout ce qu'ils recevront.

M. Skoreyko: Mais sur le plan financier, vous ne savez pas ce que représentent ces 33 ans de service libre de cotisation.

M. Campbell: Non et cela varie selon l'échelle de salaire. Pour pouvoir vous donner un chiffre, nous serions obligés, de retourner en arrière pour retrouver le taux de salaires des années précédentes. D'année en année, l'augmentation est certaine.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: D'après cette série de graphiques, les années durant lesquelles les employés n'ont pas cotisé se déprécient très vite; en fait elles tenent à disparaître et, dans les années à venir les réserves de capital de ce régime de pension augmenteront beaucoup plus vite que par le passé.

M. Campbell: Absolument. D'après le régime établi en 1952, sur 50 ans de service ouvrant droit à la pension, un employé, touchait environ 62½ p. 100 de son salaire sous forme de pension, et ce régime s'est continué jusqu'en 1959. En 1962, après révision, les prestations s'élevaient à 67½ p. 100 pour 50 ans de service. Autrement dit, de 1952 à 1962, les prestations n'ont augmenté que de 5 p. 100. Et pourtant, nous avons réussi à éliminer les prestations qui portaient sur les années sans cotisation. La réserve de capital s'accumule peu à peu et le temps est venu de modifier les taux pour que les employés reçoivent une prestation plus élevée. Autrement dit, l'argent est là et, d'après les statistiques, si on augmente les pensions de 25 p. 100, il restera quand même des millions de dollars en réserve. Cette réserve de capital sera supérieure à 54 p. 100 en 1980.

[Texte]

[Interprétation]

• 1115

In other words, anyone looking into this pension plan has to look into the past, the present and the future, and this is the way that the future adds up.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Mr. Campbell, what you actually are saying is that 1929 was the last time they hired men after the depression and then there was a gap from 1929 to 1940 before they started hiring.

Mr. Campbell: That is right. There were men that I know of laid off in 1929 who never got back to work.

Mr. Turner (London East): Right at the present time there are not too many left of the 1929 hirings.

Mr. Campbell: This is right.

Mr. Turner (London East): So the men hired in 1940 possibly have 10 or 15 years to go before they go on pension, therefore the capital reserve will definitely build up.

Mr. Campbell: This is right.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: My question was not on this table. I will wait until Mr. Campbell is finished.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I will wait until he is finished too, Mr. Chairman.

Mr. Campbell: Is there any particular chart that you want discussed at this time? I am just jumping back and forth here.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I think Mr. Campbell should go ahead. We now are on page 10 and we should go on to page 11 and so on until we reach the end.

Mr. Campbell: This is what I wanted to do in the first place.

Mr. Portelance: That is the best way.

Mr. Campbell: You will get an explanation of why these recommendations were brought forward. Does everyone understand this chart on page 10? There is approximately a build-up of 700 per cent in the capital reserve from 1952. In other words this capital reserve has been built up in 18 years to 700 per cent of

Lorsqu'on examine son régime de pension, il faut considérer le passé, le présent et l'avenir.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London East): Vous avez dit qu'entre 1929, après la récession économique, et 1940, ils ont cessé d'embaucher des gens.

M. Campbell: C'est exact. Je connais des gens qui ont été licenciés en 1929 et qui n'ont jamais repris le travail.

M. Turner (London-Est): Actuellement, il y en a tout de même très peu.

M. Campbell: C'est juste.

M. Turner (London-Est): Ainsi, ceux qui ont été embauchés en 1940 ont encore 10 ou 15 ans de service à effectuer, avant de prendre leur retraite et, par conséquent, il ne fait aucun doute que la réserve de capital augmente pendant ce temps-là.

M. Campbell: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Je vous remercie.

Le président: Monsieur Allmand?

M. Allmand: Ma question est en dehors du sujet et j'attendrai que M. Campbell ait terminé.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: J'attendrai également qu'il ait terminé.

M. Campbell: Y a-t-il un graphique particulier dont vous voudriez parler? Je saute du coq à l'âne.

M. Portelance: Je crois que M. Campbell devrait poursuivre. Nous en sommes à la page 10, nous devrions passer à la page 11 et continuer ainsi jusqu'à la fin.

M. Campbell: C'est ce que j'avais l'intention de faire.

M. Portelance: C'est la meilleure façon.

M. Campbell: Je vais vous expliquer pourquoi ces recommandations ont été formulées. Est-ce que vous comprenez tous le graphique de la page 10? Depuis 1952, soit en 18 ans, la réserve de capital a augmenté de 700 p. 100 et ne cesse de croître.

[Text]

what it used to be, and it is continually growing.

Now the obligations that the employees took on their shoulders—as I say, they agreed to pay these free years and so on—is three-quarters over with. The other 25 per cent that remains of these obligations of free years is very rapidly going to diminish. This expense we are not going to have. Are there any questions on 10?

[Interpretation]

Les engagements suivant lesquels les employés devaient cotiser pour les années où ils n'ont rien versé, arrivent à leur terme. Il en reste encore 25 p. 100 qui vont s'éliminer rapidement. Voilà une dépense dont nous serons dégrevés. Avez-vous des questions à poser sur le graphique de la page 10?

The Chairman: You may go on to page 11.

Le président: Nous pouvons passer à la page 11.

Mr. Campbell: Page 11 is financing of CN pension plans. According to the financial report as of December 31, 1968, in net accrued liability, in other words the money that was in the capital reserve belonging to the employees contributing to the 1935 pension plan, there was approximately \$61,550,000. The employees in the 1959 pension plan had approximately \$602,080,000 to cover. In other words some of the total capital reserve is not always available for investment.

M. Campbell: La page 11 traite des régimes de pension du Canadien National. D'après le rapport financier du 31 décembre 1968, les réserves accumulées qui appartenaient aux employés couverts par le régime de pension de 1935, étaient d'environ \$61,550,000. Aux employés qui cotisaient au régime de pension de 1959, il revenait environ \$602,080,000, mais on ne peut pas investir tout le capital qui est en réserve.

• 1120

No. 12 more or less speaks for itself: net earnings on investments and percentage returns. Year by year in the financial reports we have been given this information. As you notice, some of it has been filled in as estimates. If you take the figure of 1968, total interest was \$39,214,027. Six years prior to that, 1962, the total interest was \$18,928,338.

Le graphique numéro 12 se comprend de lui-même. D'année en année, les rapports financiers ont fait apparaître ce renseignement. En 1968, l'intérêt total était de \$39,214,027. Six ans auparavant, c'est-à-dire en 1962, l'intérêt total était de \$18,928,338.

In other words, the interest on these investments doubled itself in six years. This is approximately the way the compound interest works. The percentage of interest return is listed there. In 1968 it was 5.62 per cent, in 1960 it is shown as 4.44 per cent.

Le rapport de ces investissements a donc doublé en six ans. C'est à peu près la manière dont s'effectue l'intérêt composé. Les pourcentages sont mentionnés. En 1968, ils s'élevaient à 5.62 p. 100, en 1960, ils s'élevaient à 4.44 p. 100.

There are certain items as far as the pension board is concerned—I had correspondence with them in years gone by and at that time they gave the following statement:

J'ai eu un échange de correspondance avec la Commission des pensions et, à cette époque, voici ce qu'ils ont déclaré:

The rate of interest on contributions to the Pension Plan has been determined by the Directors at three per cent (3%) per annum compounded annually and this interest rate has received the approval of the independent consulting actuaries retained to advise the CNR.

Le taux d'intérêt sur les contributions au régime de pensions a été fixé par les administrateurs à 3 p. 100 par an, composé chaque année et ce taux d'intérêt a reçu l'approbation des actuaires indépendants retenus pour conseiller le CNR.

In this connection I quote from page 29 of the *Canadian Handbook on Pension and Welfare Plans*, the second edition, 1959. The payment of interest on refunds should be looked upon as a benefit just the same as any other benefit provided by the Plan. Where interest is paid on refunds the commons rates are 2.5 and 3 per cent per annum, compounded annually. No attempt should be made to replace the

Toujours dans cet ordre d'idée voici un extrait de la page 29 du *Canadian Handbook on Pension and Welfare Plans*; il s'agit de la seconde édition publiée en 1959. Le versement des intérêts sur les remboursements devrait être considéré comme un bénéfice analogue à tous ceux qui sont prévus par le Régime de pensions. Les taux courants sont de 2.5 et de 3 p. 100, composés chaque année. On ne

[Texte]

interest granted on refunds to the anticipated yield of the fund. As far as I am concerned, why should the yearly statements to employees not reflect the higher rates of compound interest similar to the rates shown for the money invested? In other words, they have been paying the employees 2.5 and 3 per cent on their contributions right along. They have had this money invested and they are drawing 4, 5 and 6 per cent on it. The interest they receive on investments is really the employees' money, it does not belong to the CNR. Why should it not be reflected in the employee's statement at the end of the year? In other words, if they are getting 5 or 6 per cent on your money that they have invested, why is not this same percentage rate used in the year end report to the employees?

There are many of these employees today for whom they show the amount of their contributions to the pension fund at possibly \$10,000 or \$12,000. If you got a true reading of the situation it would probably be double that amount.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: A short question here, Mr. Chairman. What if there are losses? Do you also agree that the employees would go into the losses, too?

Mr. Campbell: This is being handled by the Pension Board and if there are losses naturally it would be losses against the capital reserve. We, as employees, have trusted the intelligence of the people on the Pension Board who are investing this money. They cannot speculate. They are not supposed to speculate with the investments. In other words, they have to be government approved. They just cannot invest this money wherever they see fit. It has to be a sound investment, almost a guaranteed investment that they are not going to lose. When you talk about losses, there should not be any.

• 1125

Mr. Horner: Briefly, Mr. Campbell, what you are saying here substantiates your one recommendation, Recommendation No. 7, that your pension should grow with the cost of living. If a higher rate of interest is paid, then your pension would go up correspondingly. Is not this chart a back-up support for your Recommendation No. 7, in essence? Maybe I am oversimplifying it.

Mr. Campbell: We have a peculiar situation, as I said. We have four separate pension plans in the CNR and in many cases if you

[Interprétation]

devrait pas chercher à remplacer l'intérêt accordé sur les remboursements au rendement anticipé du fonds de pension. Pourquoi les états annuels transmis aux employés ne refléteraient-ils pas les taux plus élevés d'intérêt composé tout comme les taux sur l'argent investi?

En d'autres termes, ils ont donné aux employés 2.5 et 3 p. 100 d'intérêt sur leur cotisation alors que de l'argent investi, ils ont retiré 4, 5 et 6 p. 100 d'intérêts. Or, ces intérêts qu'ils retirent des investissements reviennent en fait à l'employé. Ils n'appartiennent pas au CNR. Pourquoi les employés n'en bénéficieraient-ils pas à la fin de l'année? Si votre argent qu'ils ont investi leur rapporte 5 ou 6 p. 100, pourquoi le même pourcentage ne serait-il pas reporté au bénéfice des employés?

Aujourd'hui bon nombre d'employés ont déjà versé \$10,000 ou \$12,000 de cotisation. Si on appliquait ce dont je viens de parler, on doublerait peut-être cette somme.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Mais qu'arriverait-il en cas de pertes? A votre avis, est-ce que les employés devraient également subir les pertes?

M. Campbell: La Commission des pensions se penche actuellement sur cette question et il est bien évident que toutes les pertes répercuteraient sur la réserve de capital. En tant qu'employés, nous avons fait confiance aux gens de la Commission de pension qui investissent cet argent. Ils ne peuvent pas spéculer. Ils ne sont pas censés faire de la spéculation avec ces placements puisqu'ils doivent recevoir l'approbation du Gouvernement. Ils n'ont pas le choix d'investir l'argent où ils veulent. L'investissement doit être sûr, avec presque la garantie qu'il n'y aura pas de pertes. Vous parlez de pertes mais il ne doit pas y en avoir.

M. Horner: Cela explique votre 7^e recommandation, soit que la pension doive s'aligner sur le coût de la vie. Si l'on paie un taux d'intérêt supérieur, la pension augmente en conséquence. Est-ce que ce graphique n'appuie pas votre 7^e recommandation? Je simplifie peut-être à l'excès.

M. Campbell: La situation est particulière. Au CNR, il existe 4 régimes de pension, mais c'est un fait très souvent ignoré.

[Text]

get public opinion and you speak of a CNR pension plan, they just consider we only have one plan.

As I said, there are three pension plans. There is an individual agreement between the employee and the management, there are three separate plans and then you have the one plan where none of the employees contribute which is a basic pension paid directly by the railway. In other words, you have three pension plans that are on a contributory basis and the other one to which the employee does not contribute.

As I said, you still have 5,000 or 6,000 employees on the CNR who do not contribute to any pension plan. After all, each of these pension plans must stand on their own merit and there is no reason why the money an employee decides to invest in any one of these pension plans should not be kept separate and in no way should one pension plan be necessary to finance another. I do not see it that way. I do not see why the employee should be jeopardized. There are three or four separate pension plans and there should be three or four separate accountings. There is no reason why the funds should be manipulated from one plan to the other and in no way should the finances be taken out of one pension plan to finance another.

When you consider this \$300 a year which is strictly the basic pension as far as the railway is concerned, it does not concern any of these contributory agreements or pensions between the individual employee and the company. It is strictly company as far as this basic pension of \$300 a year is concerned. There is no reason why the finances should be coming out of your pocket and mine.

● 1130

We sympathize with these people and I believe their pension should be increased. As far as the CNR is concerned, any of the employees who joined the 1959 pension plan—as I said, they said, in the first place, they must receive at least 50 per cent of applications to make it function. We did. It is now up to 75 per cent of the number of employees. The Company automatically cancelled this basic pension to any of these employees, any of the ones who belonged to the 1959 pension plan, and you are paying every cent of what you get in pension returns. The Company automatically, as far as this number of employees were concerned, cancelled out this \$25 a year bit. This is why I consider there is no reason if they are going to cancel it out for the ones who are under this 1959 plan, they cannot up the basic pen-

[Interpretation]

Il y a trois régimes de pension. Il y a un accord individuel entre l'employé et la direction; il y a 3 régimes distincts et enfin, un régime où les employés ne versent aucune cotisation et auquel la Société adhère directement. Il y a donc trois régimes de pension à base de cotisation et un autre auquel les employés ne cotisent pas.

Il y a encore 5,000 ou 6,000 employés du CNR qui ne cotisent à aucun régime de pension. Puisque ces régimes sont distincts et que les employés choisissent l'un ou l'autre de ces régimes de pension, il n'y a aucune raison pour qu'ils fassent caisse commune. La comptabilité doit rester distincte et il n'y a pas lieu de faire passer les fonds d'une caisse à l'autre.

Ces \$300,000 qui représentent la cotisation annuelle de la Compagnie n'ont rien à voir avec ces accords entre l'employé en particulier et la Compagnie. C'est strictement l'affaire de la Compagnie et il n'y a aucune raison pour que les fonds sortent de votre poche ou de la mienne.

Nous avons beaucoup de sympathie pour ces gens dont la pension devrait être augmentée. Pour ce qui est du CNR, ils ont dit qu'ils devaient recevoir au moins 50 p. 100 des demandes pour que le régime entre en vigueur.

C'est ce que nous avons fait avec un résultat de 75 p. 100. Aussitôt, la Compagnie a annulé cette pension de base qu'elle accordait aux employés qui dépendaient du régime de pension de 1959 et désormais, c'est à vous de payer chaque centime de la pension qui vous reviendra. Puisque la Compagnie a immédiatement supprimé ces \$25 et si elle les supprime encore pour ceux qui dépendent du régime de 1959, je ne vois pas pourquoi elle ne pourrait augmenter les pensions de base versées à ceux qui, à l'origine, avaient une pension de \$25 par mois. Il y a des fonds

[Texte]

sions to the ones who were originally granted a \$25 a month pension. The funds should be available, but it is up to the Company to pay it.

The Chairman: Gentlemen, I think to be fair to the other witnesses who are here this morning, we should start by questioning Mr. Campbell page by page, if any of you people have any questions. Are there any questions on page one? On page two? On page three?

An hon. Member: What pages are you calling out? Right from the start?

The Chairman: Yes, recommendations.

Mr. Allmand: Are you at the page of recommendations?

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: I want to ask a question of Mr. Campbell. Mr. Campbell, your recommendation No. 4 relates to medical and hospital benefits. Would that recommendation still be necessary after we have the full implementation of the Medicare program or was that recommendation in contemplation of the incomplete Medicare program?

Mr. Campbell: Well, as I understand it, there are pensioners today who still have hospital and medical expenses deducted from their pension. I do not have the full data on this. Probably someone else has more information than I do but as I understand, pensioners are still required to pay this out of their own pension and it is being deducted at source. Is this not right?

Mr. Allmand: When we have the full implementation of the Medicare program, would they still have these deductions? Is this medical plan a company medical plan?

Mr. Campbell: No, this is your government plan and so on that is necessary for the average individual to carry.

Mr. Allmand: In some provinces, the Medicare program is to be paid out of general tax revenue and there will be no deductions from your paycheck. I do not know how it works in Ontario, I am from Quebec.

Mr. Campbell: Until they get full coverage here in Ontario, we have got to protect the pensioner in as many ways as we possibly can.

Mr. Allmand: It was my understanding that every citizen would be covered whether he makes a contribution or not out of general tax revenue.

[Interprétation]

disponibles, mais la Compagnie est libre de les distribuer ou non.

Le président: Oui, par les recommandations à l'égard des autres témoins ici présents, nous devrions commencer à interroger M. Campbell, page par page. Avez-vous des questions à poser sur les pages 1, 2 et 3?

Une voix: Des quelles pages parlez-vous? A commencer par le début?

Le président: Oui, par les recommandations.

M. Allmand: Êtes-vous à la page des recommandations?

Le président: C'est bien ça.

M. Allmand: Monsieur Campbell, votre recommandation n° 4 traite des prestations médicales et chirurgicales. Cette recommandation est-elle encore nécessaire étant donné l'existence du programme médical ou bien estimez-vous que ce programme soit incomplet?

M. Campbell: Il y a donc des retraités pour qui les frais médicaux et les frais d'hospitalisation sont déduits de la pension. Je n'ai pas toutes les données et peut-être quelqu'un a-t-il plus de renseignements que moi.

M. Allmand: Après l'entrée en vigueur totale du Programme médical, ferait-on encore ces déductions? Est-ce que ce Programme médical est propre à la société?

M. Campbell: Non, c'est un programme du gouvernement.

M. Allmand: Dans certaines provinces, c'est l'impôt sur le revenu qui finance le Programme médical de sorte qu'il n'y a aucune déduction faite sur le salaire. Je suis de Québec et je ne sais pas comment cela fonctionne en Ontario.

M. Campbell: Tant que les frais médicaux ne seront pas entièrement couverts en Ontario, il nous faudra protéger les retraités dans toute la mesure du possible.

M. Allmand: J'avais compris que tout citoyen serait couvert, qu'il soit contribuable ou non.

[Text]

Mr. Campbell: Until this comes about and until it becomes effective law, we have got to do something about it.

Mr. Allmand: I see. I thought it was to be in effect by this year but that is all. I understand what you are talking about.

The Chairman: I am calling Recommendation 3 now. No questions on Recommendation 3? Recommendation 4. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Supplementary to what Mr. Allmand was asking, Mr. Chairman. I presume here you mean the premiums for medical and hospital care plans as well as any extra costs that there might be when a pensioner is hospitalized or has to have medical treatment.

Mr. Campbell: This is right. I have known pensioners that were receiving \$25, \$30, \$35 a month pension. By the time these medical expenses are taken out of it, you might as well keep the check.

Mr. Benjamin: The annual premium, even if it is paid quarterly, would take up most of the check in a number of the provinces.

Mr. Campbell: That is possible.

Mr. Benjamin: Similarly, any additional costs. For example, in my province where the present premier has perverted the program by the deterrent fee, you would include that kind of cost as well, would you not?

Mr. Campbell: I am not familiar with the situation.

Mr. Benjamin: It is a daily charge in addition to your hospitalization premium that you have to pay while you are hospitalized. You include that sort of thing.

Mr. Campbell: Whatever expenses are incurred by the pensioner should be taken care of by the pension fund. I do not care what the expenses are.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Campbell: I believe there is plenty of revenue there available and as far as the few number of pensioners that are concerned, I think that they should be taken care of. It does not make any difference whether you get increased benefits in one direction or the other. As long as you have the coverage there in dollars and cents, this is sufficient.

Mr. Benjamin: Right.

[Interpretation]

M. Campbell: Tant que cela ne sera pas mis en vigueur, nous devrons faire quelque chose.

M. Allmand: Je pensais que cela entrerait en vigueur cette année. Je comprends ce dont vous parlez.

Le président: Passons à la recommandation n° 3. Avez-vous des questions à poser sur la recommandation n° 3? Relativement à la recommandation n° 4? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais poser une question complémentaire sur ce que vient de dire M. Allmand. Vous parliez, je suppose, des cotisations des assurances médicales et d'hospitalisation ainsi que tous les frais qui incombent à un retraité lorsqu'il est hospitalisé ou qu'il se fait soigner.

M. Campbell: C'est cela. Je connais des retraités qui touchaient \$25, \$30 ou \$35 de pension par mois. Une fois que vous enlevez les frais médicaux ce n'est plus la peine de lui envoyer un chèque.

M. Benjamin: Dans bon nombre de provinces, la cotisation annuelle, même si elle est payée par trimestre, absorberait la majeure partie de la pension.

M. Campbell: C'est possible.

M. Benjamin: On pourrait en dire autant de tous les autres frais. Par exemple, dans ma province, le premier ministre actuel a dénaturé le programme en imposant une cotisation prohibitive.

M. Campbell: Je ne connais pas la situation.

M. Benjamin: Il s'agit de frais quotidiens qui s'ajoutent à la prime d'hospitalisation et que vous devez payer quand vous êtes hospitalisé. Ces frais sont également couverts.

M. Campbell: Quels que soient les frais qui incombent aux retraités, ils seront couverts par le fonds de pension.

M. Benjamin: Très bien.

M. Campbell: Les ressources ne manquent pas et, comme il y a très peu de retraités dans ce cas, on devrait s'en occuper. Il importe peu que les bénéfices augmentent ici ou là du moment que c'est couvert en dollars et en cents.

M. Benjamin: D'accord.

[Texte]

The Chairman: No other questions on Recommendation 4? Recommendation 5. Any questions on Recommendation 5? Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Campbell, on Recommendation 5.

5. All existing and future CN Pensions to be increased in accordance with existing cost of living index and an escalator clause to be inserted in Agreements to cover.

What are you talking about in terms of an 'escalator clause'?—Two per cent, 3 per cent, any suggestions?

01135

Mr. Campbell: If the cost of living index goes down or up, this must be taken into consideration as far as pension return is concerned. If the cost of living goes up, pensions would be increased. I am not saying that if the cost of living went down, the pensions would be decreased. If there was sufficient capital there to cover it, naturally the pension would stay as it is but if the cost of living index went up, your pensions would go up according to your capital reserve. As long as the capital reserve is there, protect the pensioners.

The Chairman: Does that answer your question Mr. Skoreyko?

Mr. Skoreyko: Yes, thank you.

The Chairman: Any other questions on Recommendation 5? Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Number 5, you say:

...inserted in Agreements to cover.

In other words, are you suggesting that the whole pension plan be negotiable with union agreements?

Mr. Campbell: Oh, absolutely not. I think that this pension plan should be left under the jurisdiction of the railway. I definitely would not like to see the unions take over. In other words, I think it is just a case of straightening things out with management, as far as this pension plan is concerned. I would rather see the railway still handle it but we want more representation in the future.

Mr. Turner (London East): You do not suggest that the union organizations be allowed to have jurisdiction over the employees pension fund. Do you believe there should be

[Interprétation]

Le président: Avez-vous d'autres questions à propos de la recommandation n° 4? Avez-vous des questions à poser touchant la recommandation n° 5? Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Voici la recommandation n° 5.

5. Qu'une clause du coût de la vie soit incluse pour couvrir les pensionnés actuels et futurs.

Que voulez-vous dire? Deux p. 100? Trois p. 100?

M. Campbell: La pension doit s'ajuster sur les fluctuations de l'indice du coût de la vie. Si celui-ci augmente, il faut augmenter la pension. Je ne dis pas si le coût de la vie descend qu'il faille diminuer les pensions. Dans la mesure où la réserve de capital est suffisante, on peut protéger les retraités.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Skoreyko?

M. Skoreyko: Oui, merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet de la recommandation n° 5? Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): D'après la recommandation n° 5, voulez-vous dire:

que le régime de pension doit faire partie des conventions.

En d'autres termes, que le régime de pension doit être négocié en même temps que les conventions.

M. Campbell: Absolument pas. Ce régime de pension doit ressortir de la compétence des chemins de fer. Je suis tout à fait opposé à ce que les syndicats prennent la relève. Il ne s'agit que de mettre les choses au point avec la direction. Tout en souhaitant que ce soit les chemins de fer qui continuent à s'occuper de ce régime de pension, j'aimerais que par le futur, nous soyons mieux représentés.

M. Turner (London-Est): Voulez-vous dire que les organisations syndicales auraient compétence sur le fonds de pension des autres employés. Croyez-vous que la représentation

[Text]

equal representation with an independent chairman appointed by who?

Mr. Campbell: That is a good question. I definitely think there should be pensioners or their representatives on this pension board.

The Chairman: Does that answer your question Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Benjamin: I have a supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a minute. I will come back to you, Mr. Benjamin. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I do not know whether you will allow this question. It has to do with all the recommendations. At the present time, Mr. Campbell, the employees are participating at the rate of 5 per cent. If all of your 16 recommendations that you have outlined here were to be implemented, have you figured out the rate of participation that would be required by the employees to make all of your recommendations possible?

Mr. Campbell: In the first place, I would like to make it clear that these are not my recommendations. These are the recommendations of a committee that was appointed in London. I was named to the committee. I do not necessarily agree with all of these recommendations but when the questions were brought forth, they were voted on. Of course, the majority rules. I do not assume that if the pension plan is gone over that all of these recommendations will be given full approval. In other words, there are going to be revisions. Some of them are going to be upgraded and some of them are going to be downgraded in accordance with the way that they are quoted here. I do not doubt that many of them here are going to protect the ones that are already out on pension and any increases that are anticipated. There have been revisions to the pension plan from year to year. Some of these recommendations will only take effect as far as the employees going out on pension are concerned. It does not concern the ones that are already out on pension. I think that in the main that there will be sufficient capital reserves to cover the majority of these recommendations.

• 1140

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): J'aurais une question supplémentaire à poser, monsieur le président.

[Interpretation]

devrait être paritaire avec un président indépendant? Qui le nommerait?

M. Campbell: Voilà une question pertinente. Je suis persuadé que des retraités devraient faire partie de la Commission des pensions.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Je vous remercie.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Benjamin: Une question complémentaire, monsieur le président.

Le président: Un instant, s'il vous plaît? La parole est à M. Trudel.

M. Trudel: Je ne sais pas si vous accepterez cette question, car elle porte sur toutes les recommandations. Actuellement, le taux de participation des employés est de 5 p. 100. Si on adoptait vos seize recommandations, quel taux de participation faudrait-il?

M. Campbell: Tout d'abord, je ne suis pas l'auteur de ces recommandations. Ce sont les recommandations d'un Comité de London. J'ai été désigné pour faire partie de ce Comité. Cela ne veut pas dire que je sois d'accord avec toutes ces recommandations. Nous avons voté et, bien entendu, la majorité l'emporte toujours. Même si le régime de pension est accepté, je ne crois pas que toutes ces recommandations seront totalement approuvées. Il y aura certainement des révisions. Je ne doute pas que la plupart d'entre elles protégeront ceux qui ont déjà pris la retraite ainsi que les augmentations auxquelles on s'attend. D'année en année, on a modifié ce régime de pension. Certaines de ces recommandations ne s'appliqueront qu'aux futurs retraités et non à ceux qui ont déjà pris leur retraite. Dans l'ensemble, je crois que les réserves de capital sont suffisantes pour permettre la mise en application de ces recommandations.

Mr. Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): One supplementary question, Mr. Chairman. Mr. Campbell, you say

[Texte]

Monsieur Campbell, vous dites que vous représentez des gens de London; est-ce un comité de pensionnés ou d'employés de chemin de fer qui travaillent encore? Quel est le nombre de ces employés que vous représentez? Vous dites que vous n'êtes pas d'accord avec certaines recommandations et que ce n'est pas nécessairement votre opinion que vous formulez. J'aimerais bien savoir si vous parlez au nom de la majorité de ce groupe et quel est ce groupe.

Mr. Campbell: There was a meeting held in London which was basically brought forward by the transportation unions. There were various unions represented at this meeting and interested people were invited. Mr. Turner was there. They knew I had knowledge of the pension plan over the years, so I was invited. There were retired pensioners at this meeting along with the employees. There was a general cross-section of railroad employees. In other words, there was not any one particular group.

M. Guay (Lévis): Combien d'employés représentez-vous? Au nom de qui parlez-vous?

Mr. Campbell: This meeting was called and a committee was appointed, a committee of five to get things moving. So far as I know these other union organizations and so on eventually took the lead, this information was passed down the line and, of course, as you know, it eventually reached into all regions. It originated with a meeting in London. As I might say, it did not necessarily need to be London because there were other groups that were interested in this pension plan, but it just so happened that things started moving from this one particular meeting. It could have originated at any other point. I had had correspondence with various people over the years and they have known my feeling as far as CN pensions are concerned and there are other people in the government who have voiced their opinion over 30 years with which you are well acquainted. It just so happened that it has all reached a climax at this time.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, je vais poser ma question très simplement. Combien y avait-il de personnes à cette assemblée? Je pense que, pour le Comité, il est très important de savoir au nom de combien de personnes un témoin parle. Parle-t-il en son nom, au nom d'un comité de cinq personnes ou de 5,000 personnes? Cela peut influencer énormément la décision du Comité.

Mr. Campbell: At this one particular meeting I would estimate there were 50 people,

[Interprétation]

that you represented the Committee from London. Are the members of this Committee railway employees or pensioners? How many people are there in the Committee? You do not agree with all the recommendations, as you said. Are you speaking for the majority?

M. Campbell: Il y a eu une réunion à London, convoquée notamment par les Syndicats d'employés du transport. Il y avait divers syndicats représentés à cette réunion. Les personnes intéressées y avaient été invitées. M. Turner y était. On savait que je connaissais bien le régime de pension; j'ai donc été invité. Il y avait des retraités et des employés à la réunion. Il y avait aussi des employés des chemins de fer. Il n'y avait pas de groupes particuliers.

Mr. Guay (Lévis): How many employees are you representing? Who are you speaking for?

M. Campbell: Cette réunion a été convoquée et l'on a constitué un comité de cinq membres pour faire démarrer les choses. Si je comprends bien, les autres organisations syndicales ont pris l'initiative et ces renseignements ont été transmis, comme vous le savez, dans toutes les régions. Le tout a débuté avec la réunion de London; toutefois, c'est là une coïncidence. Il y avait d'autres groupes qui s'intéressaient au régime de pension, mais tout a concordé avec la réunion de London. Il aurait pu s'agir de n'importe quelle autre ville. J'ai échangé des lettres avec diverses personnes dans le passé; on sait ce que je pense des pensions du National Canadien. Il y a d'autres personnes qui sont au service du gouvernement et qui ont émis leurs opinions dans le passé; on a atteint le point culminant.

Mr. Guay (Lévis): I will make my question very simple. How many people were at the meeting Mr. Campbell? We want to know on behalf of how many persons is a witness speaking. Is he speaking in his own name; is he speaking on behalf of a committee of five, or 5,000 people. This can influence the decision of the Committee a great deal.

M. Campbell: A cette réunion, il y avait environ une cinquantaine de personnes.

[Text]

but there was not any one particular organization. It was just a general cross-section of interested employees. As I said, there were pensioners there, Mr. Turner was there.

The Chairman: Are there any other questions on Item 5? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a further supplementary to the questions Mr. Trudel asked. I take it from the response to Mr. Trudel's question you would be opposed to the unions as representative of employees having the right to bargain on pension benefits, conditions and contributions.

• 1145

Mr. Campbell: I believe the management can handle the situation. It is just a case of us steering them clear, steering straight, in other words.

Mr. Benjamin: This is your personal opinion, it is not necessarily the opinion of the people you are speaking for?

Mr. Campbell: This is correct.

Mr. Benjamin: Because your Recommendation number 5 when you say "insert it in agreements" implies bargaining so the recommendation is not...

Mr. Campbell: This is right. We bargained to get the pension plan established in the first place and this bargaining in the first place was between the employees and the union and the management and the management still took the lead. As far as I am concerned we could still voice our opinion and management can still take the lead. We do not have to have everything turned over to the union. There is just the case of management following along with this pension plan and the unions keeping an eye on it.

Mr. Benjamin: What effect can the employees' organizations have if they do not have some fairly strong voting, say, or if they are not allowed to bargain on the conditions of the pension plan?

Mr. Campbell: At the beginning of these recommendations, as you note, it is recommended that an independent committee decide how this is to be handled. If their recommendations are that it be handled one way or the other or mutual agreement between union and management, let the committee decide.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I suggest Mr. Campbell make it clear any time he gives an answer if it is his own personal

[Interpretation]

Aucun groupe n'était mieux représenté qu'un autre. Et je le répète, il y avait des pensionnés et M. Turner.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant la Recommandation n° 5? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une question se rapportant aux questions de M. Trudel. D'après la réponse que vous avez donnée à M. Trudel vous ne voudriez pas que le syndicat représente les employés aux négociations pour les prestations et les cotisations de pension.

M. Campbell: Je crois que l'administration peut fort bien s'en occuper. Il s'agit simplement de leur donner des directives, de leur donner une orientation précise.

M. Benjamin: C'est votre opinion personnelle. Ce n'est pas nécessairement l'opinion des gens que vous représentez?

M. Campbell: C'est exact.

M. Benjamin: La recommandation n° 5 «insérer dans les accords,» implique les négociations.

M. Campbell: C'est exact. Nous avons négocié pour faire établir le régime de pension cette négociation a eu lieu entre l'employé et le Syndicat d'une part et l'administration d'autre part. Et c'est l'administration qui a pris l'initiative. Nous pourrions encore exposer nos opinions et l'administration pourrait encore être le meneur. Nous n'avons pas remis tout au syndicat. Il s'agit simplement de faire accepter ce régime de pension à l'administration et les syndicats pourraient s'en occuper.

M. Benjamin: Quelle influence auraient les organisations d'employés s'ils n'ont pas le droit de négocier les conditions des régimes de pension?

M. Campbell: Au début de ces recommandations, comme vous l'avez sans doute constaté, on recommande qu'un comité indépendant trace la ligne à suivre; c'est là, je crois, la meilleure chose à faire.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Campbell devrait préciser s'il s'agit ou non de son opinion personnelle. La réponse qu'il

[Texte]

pinion, because in his answer to Mr. Trudel I was running counter to what is in the recommendations.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I have no questions to ask.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: To go back to my original question Mr. Chairman, the answer I got—I do not know whether it was intentional—looked like a curve, so I am going to ask a very specific question. I understand, Mr. Campbell, that you are the spokesman for a group, possibly undefined, of people of various interests. I come back to my original question again. You qualified your answer by saying that there were certain recommendations with which you agreed and with others you disagreed. This is not the intent of my question. I would like to ask, if it is possible and if you have this information within your grasp and you seem to have spent considerable time, if the recommendations were implemented, have you figured out the percentage of increase of contribution that the employees would have to furnish to this fund?

Mr. Campbell: There would be no increase. The 5 per cent would be ample to cover it. In other words, we are basically after increased pension returns and I do not recommend any increase or decrease in the 5 per cent contribution. Carry along with it and in the meantime enjoy the improved pension benefits.

Mr. Trudel: Then let me be very specific and ask you, have you a chart—I have not seen one—that pertains to that very specific use of the pension funds to give added benefits to the employees and the people who are on retirement?

Mr. Campbell: It has been proved in the figures. I went over this and I definitely proved that we could increase—I just do not recall what page it was on—pension payments by 25 per cent over and above what was actually granted and there would still be a surplus of over \$8 million to add back into the capital reserve. You ask, can we afford it? Definitely you can afford it and with the potential of revenue increasing to 54 per cent the next 10 years, you could definitely handle 25 per cent at the present time.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I am not trying to start an argument. I did see your figures, Mr. Campbell. I believe they were projected on a yearly contribution by the employees. I

[Interprétation]

donnée à M. Trudel allait à l'encontre de ce qu'il dit dans ses recommandations.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je n'ai pas de questions.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je reviens à ma question initiale, monsieur le président. La réponse qu'on m'a donnée ne me satisfait pas; je serai donc très précis. Je crois comprendre, monsieur Campbell, que vous êtes le porte-parole d'un groupe de personnes dont les intérêts varient. Vous avez dit que vous étiez d'accord avec certaines recommandations et qu'il y en avait d'autres que vous n'approuviez pas. Pourriez-vous me dire quel serait le pourcentage de l'augmentation des cotisations que les employés auraient à verser à la caisse si les recommandations étaient mises en œuvre?

M. Campbell: Il n'y aurait pas d'augmentation. Le 5 p. 100 serait suffisant pour couvrir le tout. Autrement dit, nous visons surtout à ce que les prestations soient accrues et je ne recommande pas d'augmentation ou de diminution en ce qui a trait à la cotisation de 5 p. 100. Nous voulons que les prestations soient plus élevées sans toutefois hausser le taux de cotisations.

M. Trudel: Avez-vous un tableau portant sur l'utilisation de la caisse de retraite et expliquant comment on peut accorder des prestations accrues aux employés retraités?

M. Campbell: Les chiffres le prouvent. J'ai déjà prouvé que nous pouvions augmenter les prestations des retraités de 25 p. 100 par rapport au niveau actuel et que nous pourrions verser un surplus de plus de 8 millions de dollars à la réserve. Vous demandez si nous pouvons nous le permettre? Certainement; l'augmentation du revenu sera d'environ 54 p. 100 au cours des 10 prochaines années; nous pourrions nous permettre une augmentation de 25 p. 100 présentement.

M. Trudel: Monsieur le président, je ne veux pas causer de désordre. J'ai vu vos calculs.

[Text]

saw the chart and I saw your projection on a one-year basis.

• 1150

Do you have any indication, if I may continue, Mr. Chairman, that employees did not get either in pension benefits or in settlement their participation to the fund? Have you had this indication at any time?

Mr. Campbell: Do you mean if they never drew the amount of money they had contributed to the fund?

Mr. Trudel: Right.

Mr. Campbell: Their year-end return—

Mr. Trudel: I am not talking about the CNR. I am talking about the employees' participation. I think the general contents of your brief and your recommendations are for added benefits to either employees who are now with the CNR or employees who have retired, increased benefits to the ones who are already on pension and increased benefits to the ones who are now working and will be retired. This is my general conception of your presentation.

Mr. Campbell: This is what I would like to see, yes.

Mr. Trudel: Then coming back to my question, may I be very specific and ask you, are you a retired employee?

Mr. Campbell: No, I am not a retired employee, but in the next 30 or 40 years I will be.

Mr. Trudel: Because you talked about anticipated retirement, I wondered whether you were retired. The reason I posed the question was that regardless of what happens or how the funds are used, I believe there are some provisions that an employee will receive all the participating funds he has invested.

Mr. Campbell: This is very debatable. I would like to read a statement to you here, if you do not mind. If you refer to the chart on page 14, I have my contributions here to the pension fund down over the years, this reflects these contributions to the pension fund, and as you can see I have quoted the amount of money year by year I have contributed to the pension fund and how at the end of the year they show these total contributions to the employees. When I originated into the pension fund I was under the 1935 pension plan because they had some arrangement that an employee must be an employee for 10

[Interpretation]

Est-ce que certains employés n'ont pas reçu des prestations de retraite ou un paiement final à la suite de leur participation à la caisse. Est-ce que ce genre de cas existe?

M. Campbell: Vous parlez d'employés qui n'auraient jamais retirer les sommes qu'ils auraient versées au régime?

M. Trudel: C'est exact.

M. Campbell: Ce qu'ils reçoivent à la fin d'une année...

M. Trudel: Je ne parle pas du National Canadien, je parle de la participation des employés. Je crois que la teneur générale de votre mémoire et de vos recommandations visent à accroître les prestations des employés du National Canadien et des employés retraités. C'est ce que je crois comprendre.

M. Campbell: C'est précisément ce que j'aimerais voir.

M. Trudel: Êtes-vous un retraité?

M. Campbell: Non, je le serai dans les prochains 30 ou 40 ans.

M. Trudel: Vous parliez de retraite anticipée, je me demandais si vous étiez à la retraite. Je pose la question, car indépendamment de l'utilisation éventuelle de la caisse, je crois qu'il y a des dispositions qui stipulent qu'un employé recevra tout ce qu'il a investi.

M. Campbell: C'est une question épineuse. J'aimerais vous lire une déclaration, si vous me le permettez. Si vous consultez la page 14, vous verrez tout ce que j'ai versé au régime de pension au cours des années. J'ai indiqué le montant que j'ai versé chaque année. Quand la caisse de retraite a été instituée, elle fonctionnait en vertu du régime de pension de 1935; à cette époque, un employé ne pouvait en faire partie qu'après dix ans de service. J'ai adhéré au régime de pension dès que j'ai pu le faire.

[Texte]

years before he could join this sacred organization and I got into the 1935 pension plan as soon as it was possible.

In 1948 they paid 3 per cent in compound interest; in 1949, they paid 3.2 per cent; in 1950, they paid 3.2 per cent; in 1951, they paid 3.2 per cent; in 1952, they paid 3.2 per cent; in 1953, they paid 3.3 per cent, and I might say this was practically all 1935 contributions and so on. Then when you join up with the 1952 plan in 1954 it dropped back to 2.5 per cent compound interest; in 1955, it was 2.6 per cent; in 1956, 2.7 per cent; in 1957, 2.7 per cent; in 1958, 2.7 per cent; in 1959, it was 2.7 per cent and it runs 2.7 down until 1964 when they started paying 3.2 per cent. In 1965, was 3.1 per cent; in 1966, 1967, 1968 and 1969 they have been paying 3 per cent.

For the company to be paying this ridiculous compound interest rate on employees contributions—there are many employees who today do not know how much money they have in this pension fund. I do not think there is an employee on the CNR that knows how much money he has in this pension fund. He knows how much they show on this year-end return, calculated at this ridiculously low compound interest rate, but the Company has these millions of dollars invested which bring a return of 4, 5 or 6 per cent and in some cases probably more. This interest rate they are receiving on our invested savings should be reflected on our year-end return.

The Chairman: Are there any other questions on Recommendations 6, 7, 8, 9—

• 1155

Mr. Horner: I have one on Recommendation 9, Mr. Chairman. In your brief you suggest that 75 per cent of the employees are now paying into the contributory pension plan, but could you tell us in your estimation how many widows would be involved with this Recommendation 9?

Mr. Campbell: Let me put it this way. I have a fair idea. A woman will outlive a man by five years. I could refer you here to another chart which will give a fair idea of what I am speaking about. I would like you to look at page 53, Chart X. In the age range shown there from 5 to 9 years, 10 to 14 years, 15 to 19 years, the male is in the majority, but we know women outlast men by 5 years. When you get into the 50-year bracket and from there on down, the majority of your population is women. The men are dropping off. I would say basically the majority of the people who are being covered by CN pensions today are probably widows. I do not know,

[Interprétation]

En 1948, on payait 3 p. 100 en intérêt composé; en 1949, 3.2 p. 100; en 1950, 3.2 p. 100; en 1951, 3.2 p. 100; en 1952, 3.2 p. 100; en 1953, 3.3 p. 100; je dois dire qu'il s'agissait presque uniquement de cotisations de 1935. En 1954, nous avons adhéré au régime de 1952; on payait alors 2.5 p. 100 d'intérêt composé; en 1955, 2.6 p. 100; en 1956, 2.7 p. 100; en 1957, 2.7 p. 100; en 1958, 2.7 p. 100; en 1959, 2.7 p. 100; ce fut 2.7 p. 100 jusqu'en 1964; à ce moment-là, on a commencé à payer 3.2 p. 100. En 1965, on payait 3.1 p. 100; en 1966, 1967, 1968 et 1969, on payait 3 p. 100.

La compagnie verse un taux d'intérêt composé ridicule; beaucoup d'employés ignorent combien ils ont d'argent dans la caisse de retraite. A mon avis, aucun employé du National-Canadien ne sait combien il a versé d'argent à la caisse de retraite. Il sait ce qu'il voit sur le rapport; le tout est calculé à un taux ridiculement peu élevé; toutefois, la compagnie reçoit un taux d'intérêt de 4, 5 ou 6 p. 100 et parfois plus pour les sommes énormes qu'elle investit. Le taux d'intérêt que les compagnies reçoivent, grâce à nos épargnes, devrait être indiqué dans notre rapport annuel.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant les recommandations 6, 7, 8, 9...

M. Horner: La Recommandation n° 9. Dans votre mémoire, vous dites que 75 p. 100 des employés versent présentement des cotisations au régime de pension. D'après vous, combien de veuves sont en cause en ce qui a trait à la recommandation n° 9?

M. Campbell: Laissez-moi vous expliquer ma façon de voir la chose. La femme vit habituellement 5 ans de plus que l'homme. Veuillez regarder le graphique X à la page 53. Dans les groupes d'âges suivant 5 à 9, 10 à 14, 15 à 19, les hommes sont plus nombreux. Mais nous savons que les femmes vivent 5 ans de plus que les hommes. Quand on prend le groupe d'âge de 50 ans et plus la majorité de la population est féminine. La majorité des personnes qui reçoivent des prestations du National Canadien sont des veuves.

[Text]

there may be a majority of employees, but a good number of them are widows.

The Chairman: Are there any other questions on Recommendations 9, 10, 11? Recommendation 11, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Yes. Mr. Campbell, you recommend the employee representation on the board be increased from three to four and that the fourth man represent the pensioners. I see:

The additional Board Member to represent the Employees to be a Pensioner whose reasonable expenses...

et cetera. This means that of the four members, three would remain union representatives and the new man would be appointed some way or other from among the pensioners themselves.

Mr. Campbell: This is what we recommended. Now, as I understand, the pensioners have been bumping their heads up against a brick wall for years. They have decided at last that probably they could get some action by organizing their effort and there are several of the railway pensioners across Canada who are organizing into a group to try to get a little more authority. I think we should leave it up to this group of individuals to appoint a pension representative to this Board. I definitely agree there should be a pensioner on this Board and I would recommend that this pensioner be obtained through these organizations.

Mr. Allmand: I see. The pensioner would be appointed by the three union representatives.

Mr. Campbell: No, not necessarily so.

Mr. Allmand: How would you appoint him? How would you have him elected or appointed?

Mr. Campbell: Let the pensioners decide who they want to send to represent them.

Mr. Allmand: So you would have all the CNR pensioners in Canada decide through some kind of an election or representation.

Mr. Campbell: This is right. There are many of these groups being organized and they have sufficient strength today, I believe, to come to some agreement as to who should represent them.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Recommendations 13, 14, 15.

Mr. Skoreyko: On Recommendation 15, Mr. Chairman.

[Interpretation]

Le président: Y-a-t-il d'autres questions au sujet des recommandations 9, 10 et 11? Recommandation 11, monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Campbell, vous avez recommandé que la représentation des employés au sein de la commission soit portée de 3 à 4 membres et que le quatrième membre représente les pensionnés.

Ce membre supplémentaire, un retraité, représenterait les employés.

Ainsi, des 4 membres, 3 seraient des représentants syndicaux et le quatrième serait choisi parmi les pensionnés.

M. Campbell: C'est la recommandation que nous formulons. Si je comprends bien, les pensionnés se butent à un mur depuis des années. Ils ont enfin décidé qu'ils pourraient peut-être faire quelque chose en unissant leurs efforts. Il y a plusieurs pensionnés des chemins de fers, à travers le Canada, qui s'organisent en groupes afin d'obtenir plus d'autorité. Je crois que nous devrions laisser à ce groupe le soin de nommer le représentant qui siégera à la commission. Je reconnais qu'il devrait y avoir un pensionné au sein de cette Commission et je recommande que ce pensionné soit nommé par ces organisations.

M. Allmand: Le retraité serait nommé par les 3 représentants syndicaux.

M. Campbell: Non, pas nécessairement.

M. Allmand: Comment le choisiriez-vous? Comment serait-il nommé ou élu?

M. Campbell: Laissez aux retraités le soin de décider qui les représentera.

M. Allmand: Tous les retraités du National Canadien prendraient part à une élection.

M. Campbell: C'est exact. Il y a plusieurs de ces groupes qui se forment et qui sont suffisamment puissants à l'heure actuelle pour s'entendre sur le choix d'un représentant.

M. Allmand: Merci.

Le président: Les recommandations n°s 13, 14, 15.

M. Skoreyko: La recommandation n° 15, monsieur le président.

[Texte]

●1200

The Chairman: On Recommendation 15, Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: On Recommendation 15, Mr. Chairman, Mr. Campbell suggested that the company may be required to pay in full an employee's contribution to the pension fund while the employee may be off on workmen's compensation. Is this not done now?

Mr. Campbell: It is under the new rules and regulations, but under the previous rules and regulations it was the responsibility of the employee to see that these contributions were paid.

Now, I know of one particular instance where a fellow was injured while on duty. He lost a leg; he broke his neck. He was laid unconscious in the hospital for six or eight weeks.

In the meantime an accident report was filed and sent through. It was unfortunate that the unions did not take over and see that his pension contributions were paid, but they were not.

This man today is on compensation, yes. But he lost a leg, and when he inquired about early retirement they told him that he had lost so many years on account of being laid off. You have lost so many months—I believe it was 22 months—on account of being hurt and on compensation and so on. This has been deducted from his pension return.

He even offered to pay what was owing and they said, "It is too late; you cannot pay the contributions that you should have been contributing."

But as I understand—I could be wrong—in compensation cases, these compensation cheques I believe originate out of Montreal.

If they are deducted from an employee's regular cheque, why were these contributions not deducted from his compensation cheque?

Mr. Skoreyko: Then, Mr. Campbell, really what you are looking for—because you say that the rules are changed now—is a rebate to those pensioners who were penalized in the past. Is that it?

Mr. Campbell: This is right. If they agree to pay up to the amount of time that they have lost, surely we have got enough capital reserve to give them this leeway—and there are so few of them. After all, if they are injured on duty, allow them to pay back what is owing and allow them to collect full pension.

Mr. Skoreyko: Yes. Then I suggest, Mr. Campbell, that you should amend that recommendation 15 to make it more specific.

[Interprétation]

Le président: Recommandation n° 15, monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur Campbell, vous avez suggéré que la compagnie soit tenue de verser les cotisations entières de l'employé à la caisse de retraite pendant que ce dernier est indemnisé pour accident de travail. Est-ce qu'on ne le fait pas à l'heure actuelle?

M. Campbell: En vertu des nouveaux règlements, oui, mais en vertu de l'ancien règlement, c'était la responsabilité de l'employé de voir à ce que ses cotisations soient versées.

Je connais le cas d'une personne qui a été blessée pendant qu'elle travaillait. Elle a perdu une jambe; elle s'est cassé le cou. Elle est demeurée inconsciente à l'hôpital pendant six ou huit semaines.

Entre-temps, un rapport d'accident a été déposé. Malheureusement, les syndicats n'ont pas versé les cotisations au régime de pension.

Aujourd'hui, cet homme touche une indemnité. Cependant, il a perdu une jambe. Quand il a demandé s'il pouvait espérer une retraite anticipée, on lui a dit qu'il avait été absent pendant environ 22 mois; le tout a été déduit de sa pension.

Il a même offert de payer les arrérages, mais on lui a répondu que c'était trop tard, qu'il ne pouvait pas verser des cotisations qui auraient dû être versées dans le passé.

Si j'ai bien compris, dans les cas d'accidents du travail, les chèques sont émis à Montréal.

Si les indemnités sont déduites du chèque de l'employé, pourquoi les cotisations n'ont-elles pas été déduites du chèque d'indemnité?

M. Skoreyko: Les règlements étant changés, vous voudriez que l'on rembourse les retraités qui ont été pénalisés dans le passé, n'est-ce pas?

M. Campbell: C'est exact. S'ils veulent payer les arrérages, nous avons suffisamment de capitaux pour leur permettre de le faire. Ils sont peu nombreux. Après tout, s'ils ont été blessés au travail, et on devrait leur permettre d'acquitter les arrérages pour qu'ils puissent recevoir la pension entière.

M. Skoreyko: Oui. Vous devriez modifier votre recommandation n° 15 pour qu'elle soit plus précise.

[Text]

Mr. Campbell: Well, I did not type this. If it is not worded quite the way I explain it, that is unfortunate.

Mr. Benjamin: As a supplementary, the words in recommendation 15 say this will be made retroactive to the 1936 pension plan. Is that not meant to encompass the kind of examples you just mentioned?

Mr. Campbell: Well, up until we got this latest revision, I believe the latest revision automatically takes care of these pension contributions in case of a person being injured on duty. Prior to this it was the employee's responsibility; in other words it was not automatically taken care of.

Mr. Benjamin: That is my question, which you have not answered. That is the reason those words are in there—to take care of these previous employees.

Mr. Campbell: That is right. It is simply a revision.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Any questions on 16? Mr. Horner?

Mr. Horner: In 16 you deal with the question of capital reserves and recommend that they be reviewed every three years, or pegged at an amount and reviewed every three years.

On page 12 you deal with the interest rates that are being received on the reserves. I have before me an order for return on interest rates received by the Canada Pension Plan, and I ask you this question: why are the interests received on the Canada Pension Plan for the given years 1967 and 1968, 5.84 per cent—1968 and 1969, 6.72 per cent and for the fiscal year 1969-1970, 7.63 per cent?

In each case they are quite a bit higher than the interest return on your capital reserves. Are you satisfied that your pension fund is being handled in the wisest way and your reserves receiving the highest possible interest rates?

[Interpretation]

M. Campbell: Ce n'est pas moi qui ait dactylographié les recommandations. Ce n'est pas le libellé exact de ce que j'ai expliqué; c'est malheureux.

M. Benjamin: A titre de question supplémentaire. Dans la recommandation n° 15, on dit que le tout doit être rétroactif au régime de pension de 1936. Est-ce que ça ne devrait pas couvrir le genre de cas que vous venez de mentionner?

M. Campbell: Jusqu'à ce qu'il y ait une nouvelle révision, je crois que la dernière modification prévoit la cotisation à la caisse de retraite quand une personne est blessée au travail. Auparavant, c'était la responsabilité de l'employé.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. Est-ce que ces mots ont été inclus pour protéger les anciens employés.

M. Campbell: Oui, s'il s'agit d'une révision tout simplement.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la recommandation n° 16? Monsieur Horner.

M. Horner: A la recommandation n° 16, vous suggerez que les réserves de capitaux soient révisées tous les trois ans.

A la page 12, vous traitez des taux d'intérêt versés sur les réserves. J'ai, devant moi, un document relatant les intérêts reçus par le Régime de pension du Canada. Permettez-moi de vous poser cette question: Pourquoi le taux d'intérêt en ce qui a trait au Régime de pension du Canada est-il de 5.84 p. 100 en 1967 et 1968, 6.72 p. 100 en 1968-1969 et 7.63 p. 100 en 1969-1970?

Dans chaque cas, c'est un peu plus élevé que le rendement de vos réserves en capitaux. Est-ce que vous êtes satisfait du fait que votre caisse de retraite soit administrée de la façon la plus prudente possible et que vos réserves obtiennent le taux d'intérêt le plus élevé possible?

● 1205

Mr. Campbell: I believe that the pension funds are being handled in an orderly fashion. Many of these investments that are being made—they cannot make all of these investments to one organization. In other words, they could not put all this money into the national housing or in any one investment, and these various investments do bring a variety of interest returns.

M. Campbell: Je crois que la caisse de retraite est administrée de façon normale. On ne peut certainement pas placer tous ces fonds au même endroit. En d'autres termes, on ne pourrait pas verser tous ces fonds dans un placement en vertu de la Loi nationale sur l'habitation. Ces divers investissements rapportent des taux d'intérêt différents.

[Texte]

Now, they only quote the average in this particular chart—they are only quoting the average interest returns. In other words, I believe they have some investments that are bringing as high as 10 per cent return. But they are limited to the amount of capital that they are allowed to put into these investments.

Some of this capital is put into investments that are bringing, obviously, less than this amount that is shown in this chart. Some of their investments are bringing more.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Mr. Campbell, do you have any objections to the railways borrowing money at a reasonable rate of interest from the pension fund or the capital reserve?

Mr. Campbell: No, I do not. If they want to borrow money from the employee's pension fund and the money is available, they should be allowed to borrow at a reasonable rate of interest for a reasonable term. I would certainly rather see them come and borrow this money from the employees' pension fund than going to American interests to get this finance.

I do not believe that the average employee would mind the company borrowing this money, providing they borrow it at a reasonable rate. As far as I am concerned I would just as soon see the CNR borrow this money from the capital reserve as any other source or organization.

Mr. Turner (London East): Mr. Campbell, when you suggested a reasonable rate, is that the going rate as of today? Is this what you mean?

Mr. Campbell: The average interest rate. I cannot see that employees today are putting money into this pension fund, they are receiving $2\frac{1}{2}$ per cent to 3 per cent on their investment. The company is taking this money and putting it into the national housing, and these very same employees that probably have \$10,000-\$12,000 to their credit in the pension plan are forced to go to national housing and borrow money from the national housing at $9\frac{1}{4}$ per cent. Basically it is their own money. They are only borrowing their own money back.

The company has been giving them $2\frac{1}{2}$ per cent to 3 per cent on their investment, and some of them have been borrowing from the national housing which is basically their own money.

[Interprétation]

On ne donne dans les tableaux que la moyenne. Il y a des investissements qui rapportent jusqu'à 10 p. 100 d'intérêt, mais ils sont limités.

Certains capitaux sont investis et rapportent évidemment moins que la somme indiquée dans le tableau; certains autres rapportent plus.

Le président: Monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Monsieur Campbell, avez-vous des objections à ce que les chemins de fer empruntent de l'argent à la caisse de retraite ou aux réserves à un taux d'intérêt raisonnable?

M. Campbell: Non, je n'ai pas d'objection. Si les chemins de fer veulent emprunter de l'argent de la caisse de retraite des employés et que l'argent est disponible, on devrait leur permettre de le faire à un taux d'intérêt raisonnable et pour une période raisonnable. Je préfère qu'on emprunte l'argent de la caisse de retraite des employés plutôt que de s'adresser à des firmes américaines pour obtenir ce financement.

Je ne crois pas que l'employé moyen ait des objections à ce que la compagnie emprunte de l'argent à condition que ce soit à un taux raisonnable. En ce qui me concerne, je préfère que le National Canadien emprunte cet argent de la réserve des capitaux plutôt que d'une autre source ou d'un autre organisme.

M. Turner (London-Est): Monsieur Campbell, quand vous avez dit «à un taux raisonnable», est-ce que vous vouliez dire le taux courant?

M. Campbell: Le taux d'intérêt moyen. Les employés versent de l'argent à cette caisse de retraite et reçoivent $2\frac{1}{2}$ et 3 p. 100 en intérêt sur leur placement. La compagnie prend cet argent et le place dans un des fonds en vertu de la Loi nationale sur l'habitation. Ces mêmes employés, qui auraient peut-être \$10,000 ou \$12,000 à leur crédit au Régime de pensions, doivent s'adresser à la Société centrale d'hypothèques et de logement pour emprunter en vertu de la Loi nationale sur l'habitation à raison de $9\frac{1}{4}$ p. 100. C'est là leur propre argent qu'ils empruntent.

La compagnie leur donne $2\frac{1}{2}$ ou 3 p. 100 sur leur placement; certains empruntent de l'argent des fonds hypothécaires qui, au fond, se trouvent à être leurs propres fonds; ce n'est pas juste.

[Text]

Now, this is not right. As far as I am concerned, if the CNR is given any preference whatsoever as to borrowing from the pension plan, I believe that the employee should be given equal opportunity of doing the same.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Campbell, do you believe, and do the people you represent believe that all money earned by the pension fund should be the property of those that are contributing, or should it be used by management for their operational requirements?

Mr. Campbell: The interest received?

Mr. Skoberg: Moneys earned on the pension plan, which you have no say in at the present time because the Board of Trustees of the company indicate what is done with that fund.

Mr. Campbell: This pension plan was originally designed for the benefit of employees.

Mr. Skoberg: Do you think the earnings on the pension fund should be the property of the employee and go back into the fund, or should it be used by the company? I would just like to have an opinion; that is all—yes or no.

Mr. Campbell: Maybe I am not getting the question quite right. This money basically belongs to the employees.

Mr. Skoberg: Right, okay. Then, your answer is yes, that it should remain in the fund.

• 1210

Mr. Campbell: If this is your question, I would say yes.

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Campbell you suggest that the employees of the CNR be entitled to borrow money for homes directly from the pension fund rather than from NHA. Do you suggest that the CNR or the pension fund itself should set up an expensive administrative body for the purpose of lending risk capital to employees all across the country for houses?

Mr. Campbell: No, I do not.

Mr. Skoreyko: Then, Central Mortgage and Housing presently takes that money and acts as the guarantor. Who would be the guarantor in the event that the pension fund gives direct loans?

[Interpretation]

Si le National-Canadien peut emprunter de la caisse de retraite, l'employé devrait avoir le droit de faire de même.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Est-ce que vous et les personnes que vous représentez croyez que tout l'argent versé à la caisse de retraite devrait être la propriété de ceux qui y contribuent ou est-ce que la direction devrait s'en servir pour fins d'exploitation?

M. Campbell: L'intérêt perçu?

M. Skoberg: L'argent que rapporte le Régime de pension et dont vous ne savez rien à moins que le Conseil d'administration ne fasse des révélations à ce sujet.

M. Campbell: Le Régime de pension à son origine, était censé être à l'avantage des employés.

M. Skoberg: Est-ce que les revenus de la caisse de retraite devraient être la propriété des employés et devraient être versés à la caisse ou être employés par la compagnie? Je voudrais tout simplement une opinion. Oui ou non?

M. Campbell: Je ne comprends peut-être pas la question. Cet argent appartient aux employés.

M. Skoberg: Très bien. Votre réponse, est oui.

M. Campbell: Si c'est là votre question, je dirais oui.

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur Campbell, vous croyez que les employés du National-Canadien devraient avoir la permission d'emprunter de l'argent de la caisse de retraite plutôt que de la Société Centrale d'Hypothèques et de Logement. Est-ce que vous prétendez que le National Canadien devrait établir une structure administrative coûteuse aux fins de prêter de l'argent à tous ses employés à travers le pays?

M. Campbell: Non monsieur.

M. Skoreyko: A l'heure actuelle, la Société Centrale d'hypothèques et de logement prend cet argent et en garantit les fonds. Qui garantirait le remboursement si l'on prêtait directement de la caisse de retraite?

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Campbell: If an employee had been working for the company definitely he would probably have built up 20 or 30 years of service. He is not going to quit his job, he is not going to quit the CNR, and if he has got \$10,000 or \$12,000 showing to his credit in the pension fund he should be allowed to borrow the equivalent of this amount of capital from CMHC at a preferred rate. He has collateral. He has his job and he has got the cash in the pension fund. He has got the collateral.

The Chairman: Any other questions gentlemen? Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Mr. Campbell in your recommendation on No. 16 are you not destroying all the previous arguments that you have put forth. If your intent is to increase benefits to your members are you not by pegging the amounts that you can derive benefits from, killing your own argument that you have put forth before?

Mr. Campbell: I do not. Several of the questions addressed to me have mentioned my recommendations; these are not my recommendations, these are the recommendations of the Committee.

As far as the capital reserve is concerned, I would say that it should be pegged at a set amount. Take any amount that you want \$1.5 billion increased pensions. It has been proved that if pension returns could be improved by 25 per cent, there would still be a surplus of \$8 million or so to be added back into the capital reserves. I do not for one minute say that this capital reserve should be held at any one particular amount, but it probably should be allowed to fluctuate between the \$1.5 billion and \$1.6 billion mark.

As this capital reserve fluctuates we are asking for a revision and any recommendations be brought forward every three years, and these revisions could be made. In other words, we could upgrade or downgrade pensions according to our capital reserve. I am not saying stick right with one basic set amount, that the capital reserve could fluctuate, but I do not figure that we need to go beyond this \$1.5 billion capital reserve to be able to handle the situation.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Merci, monsieur le président. Le tableau n° 10, indique une augmentation des investissements de l'ordre de 700 p. 100 depuis 1952. En supposant qu'il n'y aurait pas de changement apporté aux pensions qui sont payées en ce moment, quelles pourraient être

M. Campbell: Si un employé a de 20 à 30 ans de service, il n'a pas l'intention de quitter son emploi. S'il a 10,000 ou 12,000 dollars à son crédit dans la caisse de retraite, on devrait lui permettre d'emprunter l'équivalent de ce capital à un taux préférentiel de la Société centrale d'hypothèques et de logement. Il a certainement des garanties: son emploi, l'argent qu'il a dans la caisse de retraite.

Le président: D'autres questions, messieurs? Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Campbell, dans votre recommandation n° 16, est-ce que vous ne détruisez pas tous les arguments que vous avez énoncés auparavant. Si votre intention est d'augmenter les prestations de vos membres, est-ce que vous ne détruisez pas l'argument que vous avez proposé en fixant un montant sur lequel vous pouvez obtenir des prestations?

M. Campbell: Non monsieur. Plusieurs des questions qui m'ont été posées mentionnent mes recommandations. Il ne s'agit pas de mes recommandations, mais plutôt des recommandations formulées par le Comité.

Pour ce qui est des réserves en capitaux, je dirais qu'on devrait fixer un plafond: 1.5 milliard de dollars une fois les pensions augmentées. On a déjà prouvé que si on augmentait les pensions de 25 p. 100, il resterait encore un surplus de 8 millions de dollars à verser à la réserve de capitaux. Je ne prétends pas que les réserves devraient être fixés; il pourrait y avoir fluctuation entre 1.5 milliard et 1.6 milliard de dollars. Au fur et à mesure qu'il y aurait fluctuation, on pourrait exiger une révision à tous les 3 ans peut-être. Autrement dit, on pourrait augmenter ou diminuer les pensions selon les réserves en capitaux. Je ne prétends pas que nous devrions nous en tenir à une somme déterminée. La réserve pourrait fluctuer un peu, mais je ne crois pas que nous ayons besoin d'aller au-delà 1.5 milliard de dollars en réserve pour être au fait de la situation.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Thank you Mr. Chairman. With regard to chart No. 10, the increase is 700 per cent, you said, since 1952. Let us suppose that there was no change in pension now being paid, what then would be the increase for the next 10 years.

[Text]

ces augmentations pour les 10 prochaines années?

• 1215

Mr. Campbell: This is quite possible. Now that the employees are getting rid of these obligations, and so on, the free years of service and so on, which will eventually be eliminated—I might say at this time that an employee's years of service during the war are also included in this—but it appears that there will be an increase of 50 per cent to 54 per cent in the capital reserve, and I am not saying how high pensions are going to go. If we have the capital it will be just simply a case of revision every three years and increased pensions accordingly.

There is no reason why a man after he has been working with a company for 40 years should go out on a pension where he must reduce his standard of living. There is no reason why that a man should not go out on pension and have as much revenue coming in on pension as when he is working. Why should he have to reduce his standard of living?

I do not care whether this revenue is coming through CNR pension, Canada Pension, Old Age Pensions, and so on. It will be up to the Committee to decide what percentages are going to be paid. These various pensions will be stacked one on top of the other, and there will be some of these employees who will, when the Canada Pension becomes fully payable along with Old Age Pensions and the CN pension, have combined pensions that will equal what their previous wages had amounted to. There is nothing the matter with this; if the funds are available let it be paid.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Une dernière question. Il y a à la page 31 un tableau qui me paraît assez révélateur. Aimerez-vous commenter ce tableau des pages 31 et 32?

Mr. Campbell: The data on pages 31 and 32, Contributions—Interest and Pensions, is compiled from various financial reports of the CNR. To those that have the charts it is more or less self-explanatory and you can see definitely that the employee's contributions are on the upgrade. Of course, wages are on the upgrade. However, the number of employees since 1952 has been reduced by 35 per cent. In other words, the number of employees of the

[Interpretation]

M. Campbell: Il est fort possible, maintenant que les employés se départissent de ces responsabilités et que les années gratuites de service seront graduellement éliminées les années de service d'un employé au cours de la guerre ont été incluses qu'il y ait une augmentation de 50 à 54 p. 100 dans les réserves de capitaux. Je n'essaie pas de dire ce que seront les pensions. Si nous avons le capital voulu, il suffira de faire une révision tous les trois ans et de verser les pensions en conséquence. Je ne vois pas pourquoi un homme qui a travaillé 40 ans pour une compagnie devrait réduire son niveau de vie au moment de la retraite. Ce ne serait pas juste.

Son revenu peut lui venir de la caisse de retraite du National Canadien, du Régime de pension du Canada, peu importe. Le Comité devra décider quel pourcentage il faudra payer. Quand les diverses pensions lui seront dues, un retraité pourra recevoir autant que s'il travaillait. Pourquoi ne le ferait-on pas si on a les fonds nécessaires?

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: A last question now. There is one graph which seems rather important to me on page 31; it is rather revealing. Would you like to give us your comments on this particular graph: page 31 and 32.

M. Campbell: Contributions, intérêts et pensions. Ces données viennent des divers rapports financiers du National Canadien. Pour ceux qui ont les graphiques, c'est très clair. Vous voyez que les contributions des employés augmentent. Évidemment les salaires augmentent aussi. Le nombre d'employés depuis 1952 a été réduit de 35 p. 100. Autrement dit, le nombre d'employés au National Canadien était de 131,000 en 1952, et aujourd'hui

[Texte]

CNR was 131,000 in 1952 and today the number of employees has dropped to 84,000, a reduction of 35 per cent in staff. However, an employee's contributions, of course, includes compound interest that is piling up over the years. In 1960 the employee's contributions was \$18,842,542; in 1969 the employee's contributions were \$25,483,453.

Of course the employee is still trying to make up his 10 years contributions under the 1935 plan which they were not allowed to contribute until they had become an employee for 10 years. You get payments to prior years' deficiencies. Now this is gradually diminishing. In 1963 these payments to prior years' deficiencies was \$4,642,264; in 1969 it was \$2,179,682, and there is still more to come. In other words, there is still quite a sum for the employees to make up.

• 1220

According to capital reserve and so on, in 1960 interest on investments amounted to \$15,585,234; in 1969, the interest on investments was \$41,835,484, which is approximately three times as high as 1960. In other words they have increased by almost 300 per cent from 1960 to 1969. Pensions paid in 1960 totalled \$23,543,066; in 1969 pensions paid totalled \$50,335,506. Pensions paid had doubled. But wages and contributions probably have also doubled.

The Chairman: Gentlemen, this completes Mr. Campbell's briefing. We want to thank you very much for appearing before the Committee this morning.

Mr. Campbell: Thank you, gentlemen.

The Chairman: We will meet this afternoon at 3.30 p.m. to hear Mr. John L. Pickett, Secretary-Treasurer, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen.

This Committee is adjourned until 3.30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1532

The Chairman: Gentlemen, our first witness this afternoon will be Mr. Pickett, the Secretary-Treasurer of the United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen. Mr. Pickett has to take a plane at 4.40 p.m. this afternoon so I will ask him to be as brief as he can and I would ask all members to be as brief as they can so he will not miss his plane this afternoon. Mr. Pickett.

[Interprétation]

d'hui, le nombre d'employés est de 84,000, soit une réduction de 35 p. 100. Cependant, les contributions des employés comprennent les intérêts qui s'accumulent au cours des années. En 1960, les contributions des employés se chiffraient à 18,842,542. En 1969, les employés ont versé \$25,483,453.

Évidemment les employés continuent à verser les arrérages en vertu du régime de 1935 pour lequel ils n'ont pas pu contribuer avant d'avoir 10 ans de service. Vous payez aussi les arrérages antérieurs, ce qui est réduit graduellement. En 1963, ces paiements étaient de \$4,642,264. En 1969, ils étaient de \$2,179,682. Il en reste encore d'autres à venir. En d'autres termes, il reste encore aux employés une somme assez vaste à verser.

En 1960, les intérêts sur les placements était de \$15,585,234. En 1969, les intérêts sur les placements étaient \$41,835,484, trois fois plus qu'en 1960. Autrement dit, il y a eu augmentation de près de 300 p. 100 de 1960 à 1969. Les pensions payées en 1960 se chiffraient à \$23,543,066; en 1969, à \$50,335,506. Les pensions versées ont donc doublé, mais les salaires et les contributions ont aussi très probablement doublé.

Le président: Messieurs, ainsi se termine la présentation du mémoire de M. Campbell. Nous voulons vous remercier très sincèrement d'avoir comparu devant le comité ce matin.

M. Campbell: Merci messieurs.

Le président: Le comité reprendra sa séance à 15h30. Nous entendrons M. John L. Pickett, secrétaire-trésorier de la United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, notre premier témoin cet après-midi sera M. Pickett, le secrétaire trésorier de la United Transportation Union Brotherhood of Railroad Trainmen. M. Pickett doit prendre son avion à 4h40 cet après-midi. Je lui demanderais donc d'être aussi bref que possible et je prierais tous les membres du Comité d'être aussi brefs que possible pour qu'il ne rate pas son avion. Monsieur Pickett.

[Text]

Mr. John L. Pickett (Secretary-Treasurer, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen): Mr. Chairman and members of the Committee, my name is Jack Pickett. I am a trainman with the Canadian National Railways. I have been employed there since July 29, 1952. I am the Secretary-Treasurer of Local 861 of the United Transportation Union. I have been delegated by Local 861 to appear before this Committee and also to speak for other employees in the Edmonton area. A letter to me dated April 11, reads:

Dear Brother Pickett:

Enclosed you will find a cheque for \$50.00 for you to use in any way you see fit on your trip to Ottawa over the Pension deal...

I received the encouragement of Brother Rennick in Division 796, Brotherhood of Locomotive Engineers, Edmonton. I am not an expert on the CNR or CPR pension plans. I think I speak for all employees, coast to coast, on both railroads, who want me to try to express at this hearing their frustration, anger and confusion over the railway pension plans. You might ask what right I have to say that I speak on behalf of railroad men coast to coast when there are many highly paid executives here today from many railroad unions. I would like to explain. We are suffering from a communication gap.

Over the years as a trainman or a brakeman, I have heard many rumours sweep the system about changes that are going to take place in regard to the pension, especially regarding the lowering of the retirement age. Of course, nothing ever happens.

At our union meetings, I use to listen to the senior brothers discuss what we should do but nothing ever happened. It appeared to be comparable with the old saying "hammering our head against a brick wall".

We, in Edmonton, have written numerous letters requesting changes. One of the letters sent to Vice-President Gale of the United Transportation Union in Winnipeg, dated April 16, 1968 from Brother Stan Askin read in part:

To proceed in an organized manner, I suggest that all railroad organizations engage the services of one or more top calibre investment experts whose functions among other things should be:—

[Interpretation]

M. J. L. Pickett (Secrétaire-Trésorier, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je m'appelle Jack Pickett. Je suis agent de train aux chemins de fer nationaux où je suis employé depuis le 29 juillet 1952. Je suis secrétaire-trésorier du local 861 de l'UTU. Le local 861 m'a délégué pour comparaître devant votre Comité et aussi pour parler au nom des autres employés de la région d'Edmonton. Une lettre qui m'a été adressé le 11 avril se lisait ainsi.

Cher confrère Pickett:

Vous trouverez ci-joint un chèque de \$50 pour que vous l'employiez à votre guise lors de votre voyage à Ottawa au sujet des pensions.

J'ai reçu l'encouragement du confrère Rennick qui est de la Division 796, de la Fraternité des ingénieurs de locomotives à Edmonton. Je ne suis pas un expert en matière de régime de pensions du CN ou du CPR. Je crois parler aux noms de tous les employés d'un océan à l'autre sur les deux chemins de fer, qui me demandent d'exprimer en leur nom, au cours de cette audience leur frustration, leur colère et leur confusion au sujet des régimes de pensions. Vous me demanderez peut-être de quel droit je parle au nom des cheminots d'un océan à l'autre, alors qu'il y a des exécutifs à hauts salaires ici qui viennent de plusieurs syndicats de chemins de fer. Permettez-moi d'expliquer, nous souffrons d'un écart de communication.

Au cours des années à titre d'agent de freins ou de trains, j'ai entendu plusieurs rumeurs au sujet des changements qui vont avoir lieu en matière de pensions plus particulièrement à l'égard de l'abaissement de l'âge de la retraite. Évidemment, rien ne se produit.

A nos réunions syndicales, j'écoute les confrères plus âgés discuter de ce que nous devrions faire, mais rien n'arrive. On peut peut-être comparer cette situation au vieux dicton qui dit que nous frappons notre tête contre le mur.

A Edmonton, nous avons écrit plusieurs lettres demandant des changements. Une de nos lettres envoyée au vice-président Gale de l'UTU à Winnipeg, en date du 16 avril 1968, du confrère Stan Askin, se lisait en partie:

Afin de procéder de façon ordonnée, je suggérerais que tous les organismes ferroviaires engagent les services d'un ou plusieurs experts en placement dont les fonctions entre autre choses seraient:

[Texte]

- 1). To see that full disclosure be made of Pension Fund Investments to all participating unions.
- 2). To keep all investments under constant review.
- 3). Explore the possibility of making investments in government guaranteed mortgages, presently yielding $9\frac{1}{8}$ per cent return.
- 4). Study the possibility of modifying some of the existing rigid rules.

This letter was forwarded to Mr. Aube, Manager, Canadian National Railways Pension and Welfare Plans, Montreal. He replied directly to Mr. Gale. The point is, of course, that this letter was not acted upon by the labour people on the Pension Board. Perhaps they never even saw it. We do not know.

In January, 1969, a very active Brother, Mr. J. T. Vance—who will be appearing before his Committee in the near future—wrote to Mr. Humphry, Superintendent of Insurance, Ottawa, requesting an audit of the CNR Pension Plan. Our local 861 of Edmonton sent a copy of this letter to our officers in Winnipeg and to all locals in western Canada, with an accompanying letter which read:

...with the hope that some action will be taken to employ a firm of Chartered Accountants who have a specialist in the financial field for the purpose of scrutinizing investments. With the funds that are already in the Pension Trust Fund, it can no longer be left at the hit and miss arrangement and we are urging your action and support in this matter.

• 1535

The only answer I ever saw was a reply to Mr. Vance from Mr. Pozanski, Senior Actuary, Department of Insurance, Ottawa, dated February 4, 1969, in which he stated:

As soon as we have an opportunity to review the subject matter of your inquiry, we shall write you.

Once again this was never picked up by our union leaders. In November, 1969, we in Edmonton were informed, via a telephone call, by the Canadian National Railway that Trains 5 and 6, Winnipeg to Vancouver, were being pulled off thus reducing the mainline passenger service by 50 per cent. Edmonton Local 861 lost one-eighth of its total jobs. We were very concerned. We fought this issue in Edmonton. The Pension Plan also came up for

[Interprétation]

- (1) Que l'on révèle tout en matière d'investissements de la caisse des pensions à tous les syndicats participants.
- (2) Que l'on garde tous les investissements sous révision constante.
- (3) Que l'on explore la possibilité de faire des placements dans les hypothèques garanties par le gouvernement qui portent actuellement intérêt à $9\frac{1}{8}$ p. 100.
- (4) Que l'on étudie la possibilité de modifier certains des règlements rigides actuels.

Cette lettre-là a été envoyée à M. Aubé, directeur des régimes de pensions et de bien-être de la CN à Montréal, qui a répondu directement à M. Gale. Le point est, évidemment, que cette lettre n'a pas connu de réaction de la part des travailleurs qui font partie de la Commission des pensions. Peut-être ne l'ont-ils jamais vue, nous n'en savons rien.

En janvier 1969, un très actif confrère, C. T. Vance, qui comparaitra devant votre Comité sous peu a écrit à M. Humphry, surintendant des assurances, à Ottawa, et a demandé une vérification du régime de pension du CN. Notre local 861 d'Edmonton a envoyé copie de cette lettre à nos officiers à Winnipeg et à tous les locaux de l'Ouest du Canada, avec une lettre qui l'accompagnait et qui disait, et je cite:

...avec l'espoir qu'une action sera prise afin d'employer une compagnie de comptables agréés spécialisés dans le domaine financier afin d'examiner les investissements. Avec les fonds qui se trouvent déjà dans la caisse de pension, on ne saurait laisser au petit hazard cette mesure et nous vous demandons une action et un appui à cet égard.

La seule réponse que j'ai reçue était une réponse à M. Vance venant de M. Pozanski, actuaire en chef du département des assurances à Ottawa, en date du 4 février 1969, dans laquelle il disait et je cite:

Dès que nous aurons l'occasion de revoir l'objet de votre enquête, nous vous écrirons.

Encore une fois, ceci n'a jamais été lu par nos chefs syndicaux. En novembre 1969, à Edmonton, on nous a informé par un téléphone du CNR qu'ils avaient l'intention de retirer les trains 5 et 6 de Winnipeg à Vancouver, réduisant ainsi le service voyageur de la ligne principale de 50 p. 100. Ceci a créé une perte à Edmonton au local 861, de $\frac{1}{8}$ de nos emplois. Nous étions très préoccupés. Nous avons lutté contre cette question à

[Text]

discussion because at this time the CNR brought out a selective early retirement plan. We had at least 16 Edmonton men apply for this. It was the consensus that a new retirement plan was being formulated, particularly since the announcement was made public of the formation of this hearing. We were elated with the prospects but we are still waiting.

Anxiety promoted a heavy discussion at our Local 861 meeting on January 21, 1970. Motions for action were passed and subsequently sent to all locals across the country. A joint meeting was arranged of all CNR and CPR employees in the Edmonton area. Both TV networks plus the *Edmonton Journal* were represented. All members of Parliament from Edmonton were invited. Mr. Harries was the only one who declined. Mr. Lambert was unable to be present. Mr. Skoreyko was present. Mr. Steve Paproski flew 5,000 miles that day to be there. Invitations were extended to all U.T.U. union officers in Winnipeg and Ottawa, urgently requesting that they attend. No one came. The meeting was a tremendous success.

One of the most startling aspects was a statement from CPR employees claiming that their pension plan is even worse than the CNR. Is that possible? They claim that if an employee resigns or is let out after paying into the pension plan for say, 25 years, he receives his investment only without interest. At this meeting a committee was formed to pursue the pension issue. Employees were urged to write to their members of Parliament. Several motions were passed. Copies of these motions including a newsletter were sent to all United Transportation Union locals, to members of this Committee and to the CPR employees.

The following Saturday, the special committee met again to discuss the motions and the brief was drawn up. This brief was forwarded to Prime Minister Trudeau and Mr. H.-Pit Lessard with a copy for all members of this Committee. The changes which we are seeking were detailed in this brief and are as follows:

The plan should provide a benefit of not less than 2 per cent per year for each year of service based on the best five years earnings. This is to be retroactive to include those persons now on pension. Widow's Allowances are to be increased to not less than 75 per cent. The retirement age is to be reduced to 55 on a voluntary basis, with no deduction for early retirement. An escalation clause is to be

[Interpretation]

Edmonton. La question du régime de pension a aussi été discutée parce qu'à ce moment-là, le CN avait un choix incluant un régime de retraite anticipée. Nous avions au moins 16 hommes à Edmonton qui l'ont demandé. Il était d'opinion générale qu'un nouveau plan de retraite allait être formulé, étant donné l'annonce faite de l'établissement de votre Comité. Nous étions très heureux de ces perspectives, mais nous attendons toujours.

Une discussion vive au local 861, le 21 janvier 1970, a eu des motions et des actions ont été passées et envoyées à tous les locaux à travers le pays. Une réunion conjointe a eu lieu entre les employés du CN et du CP dans la région d'Edmonton. Les réseaux de T.V. en plus de l'*Edmonton Journal*, étaient représentés. Tous les députés d'Edmonton étaient invités. M. Hu. Harries, était le seul qui a refusé d'y assister, mais M. Lambert ne pouvait être présent. M. Skoreyko était présent et M. Steve Paproski a parcouru par avion 5,000 milles cette journée-là pour y assister. Des invitations ont été envoyées aux officiers syndicaux à Winnipeg et à Ottawa, leur demandant instamment qu'ils assistent. Pas un seul n'est venu. La réunion s'est révélée un grand succès.

On a dit que, si un employé démissionne ou se retire du régime de pension après 25 ans, il ne reçoit que son propre investissement sans intérêt. Est-ce possible? Lors de cette réunion, un Comité a été établi pour étudier la question des pensions. On a demandé aux employés d'écrire à leurs députés. Plusieurs motions ont été adoptées. Des copies de ces motions ont été envoyées à tous les locaux de l'UTU, aux membres de votre Comité ainsi qu'aux employés du CP, y compris un bulletin de nouvelles.

Le samedi suivant, le Comité spécial s'est réuni encore une fois pour discuter les motions et on a rédigé le mémoire. Ce mémoire a été envoyé au premier ministre Trudeau, à M. Pit Lessard et une copie à tous les membres de votre Comité. Les changements ont été signalés dans ce mémoire et ceux que nous recherchons sont les suivants:

Le régime prévoit un avantage d'au moins 2 p. 100 par année pour chaque année de service selon les 5 meilleures années de revenus. Ceci devant être rétroactif dans le but d'inclure ces personnes qui sont maintenant à leur retraite. L'allocation aux veuves doit être portée à au moins 75 p. 100. L'âge de la retraite doit être réduit à 55 sur une base volontaire, sans déduction pour retraite anti-

[Texte]

attached to all pensions and is to be reviewed every three months.

Local 861 also sent out two form letters to all CN and CP locals urging them to take similar action. Replies were received from all across the country—for example, Local 509, Charlesbourg, Quebec. The Prince George local stated that the employees in Prince George had formed an all-crafts committee. Local 255, Toronto, wrote:

Stressing the feeling of uneasiness among the employees in connection with the CN and CP Pension Plan.

Brother Dekoninck, Chairman of the Sub-Legislative Labour Board, Canadian Pacific Railway, in the Province of Quebec, stated that he had written to our President Mr. C. Luna, Cleveland, Ohio, demanding that the pension plans be given priority over other matters. In his letter, he stated that with improved pensions men will retire earlier thus obtaining financial security and creating vacancies to be filled by young new workers.

Letters were also received from London, Ontario, Melville, Saskatchewan, Jasper, Alberta and from Local 1103, Winnipeg. They all stated that unless the top officers of the JTU met with the company head-on over the pension there will be trouble. Local 226 in Hamilton, Ontario, stated that they had embarked on a program of mass circulation with notices to be put up everywhere and that M.P.s were flooded with mail from the Toronto and Hamilton area. Letters were also received from both the CN and CP in Thunder Bay, Ontario. Moose Jaw, Saskatchewan, informed us that they had a mass meeting on May 19, 1968, to discuss their railroad pension plan. Four hundred employees were present. They had invited someone from labour's representation on the CPR Pension Board but nobody came. Brother Gibson of Local 1008, Jonquière, Quebec, stated:

• 1540

At our meeting January 11, 1970, we passed the same motions, which means the same ideas prevail across the country. The Pension Fund as it now is, is something from the past.

The latest group to take action is the Northern Alberta Railroad employees. They staged a mass meeting on April 10, 1970. They belong to the CPR Pension Plan.

[Interprétation]

cipée. Une clause d'escalation doit être liée à toutes les pensions et doit être révisée à tous les trois mois.

Le local 861, de plus, a envoyé deux formulaires à tous les locaux du CN et du CP leur demandant de prendre des mesures semblables. Des réponses ont été reçues de par tout le pays, par exemple, le local 509 de Charlesbourg, Québec. Le local de Prince George disait que les employés de l'endroit avaient formé un comité des métiers. Le local 255 à Toronto a écrit et je cite:

Signalant le malaise qui existe parmi les employés au sujet du régime de pensions du CN et du CP,

Le confrère Dekoninck, président de la Commission législative du travail, du CPR, dans la province de Qubec, m'a informé qu'il avait écrit à notre président, M. C. Luna à Cleveland, (Ohio), exigeant que les régimes de pension soient prioritaires sur toutes autres questions. Dans sa lettre, il a dit, qu'avec une meilleure pension, les hommes se retireraient plus tôt, obtenant ainsi une sécurité financière et créant de plus des vacances qui devront être comblées par des travailleurs plus jeunes.

On a aussi reçu des lettres de London, Ontario, Melville, Saskatchewan; Jasper, Alberta et du local 1103 de Winnipeg. Toutes déclaraient qu'à moins que les officiers supérieurs de l'UTU rencontrent la compagnie au sujet des pensions, il y aurait des difficultés. Le local 226 à Hamilton a déclaré qu'il s'était engagé dans un programme de circulation massive avec des avis affichés partout et que les députés seraient inondés de courrier en provenance de Toronto et de Hamilton. On a également reçu des lettres de CN et du CP, à Thunder Bay, Ontario, à Moose Jaw, Saskatchewan, nous informant qu'ils avaient eu une réunion le 19 mai 1968, pour discuter leur régime de pension aux chemins de fer. Quatre cents employés y assistaient et ils ont invité quelqu'un de la représentation syndicale à la Commission de pensions du CP, mais personne n'est venu. Le confrère Gilson du local 1008 à Jonquière, Québec, a déclaré ceci:

A notre réunion du 11 janvier 1970, nous avons adopté les mêmes motions, ce qui veut dire que les mêmes idées valent par tout le pays. La caisse de pension, telle qu'elle est à l'heure actuelle, est quelque chose du passé.

Le plus récent groupe à prendre des mesures, ce sont les employés de chemins de fer du Nord de l'Alberta qui ont eu une réunion massive le 10 avril 1970. Ils font partie du régime de pensions du CP.

[Text]

I say to this Committee today according to the mail received from across the country and the hundreds of people I have talked to—I might add this also includes people in management—that these people want, expect and, may I say, demand changes in the railroad pension plans, and I include both railroads. We have been told too long, the pension plan cannot afford changes.

Going back to the CNR 1964 pension booklet we note that on December 31, 1963, the reserve stood at \$885,486,936. Referring to the CNR financial report of 1968, we note that at December 31, 1967, the reserve stood at \$1,359,253,758. At December 31, 1968, the reserve stood at \$1,414,744,356, a growth in 5 years of \$529,257,420. However, at approximately May 7, 1970, I was sent the Pension Trust Fund Financial Statement for 1969 in which I noted the CNR had quoted the reserve at December 31, 1968 at \$1,043,731,106, a reduction from the previous statement of \$371,013,250, which the Canadian National Railway has apparently written off, but even so, the reserve in 1969 grew \$45,702,023.

I think it is time to ask who gave the CNR the right to write off \$370 million? Who gave them 60 years to fund this plan? Is there any interest on this money and, if not, why not?

We notice the CPR has only 25 years to pay back their deficit. We think the aim should be to bring the time period for the CNR to match the CPR time period, 25 years, but, oh no, I have been told the CPR is exercising pressure to get their time period extended to 60 years, the same as the CNR. It seems to many of us that either the CNR employees are being taken for a ride and actually subsidizing the railroad through their pension plan or the CPR is being unfairly dealt with. It would then seem that the two railroad pension plans are in actual fact political footballs, with the Canadian railroad man in the centre, the loser. Perhaps the reason why it is so difficult to affect improvements in the CNR pension plan is because the CPR employees are familiar with the CNR plan, and the CNR employees will demand and eventually receive the same. Somewhere there is great political pressure being applied.

As you know, the body that represents us on the Pension Board with the Company is

[Interpretation]

J'ai dit à votre Comité aujourd'hui que, selon le courrier reçu à travers le pays et en raison des centaines de personnes auxquelles j'ai parlé, et je pourrais ajouter que ceci comprend aussi la direction, ces gens veulent, s'attendent, et je pourrais peut-être dire, exigent des changements dans les régimes de pension des chemins de fer, et j'y inclus les deux chemins de fer. On nous a dit depuis trop longtemps que le régime de pension ne peut être modifié.

Pour en venir maintenant à la brochure sur le régime de 1964 du CN, nous constatons que, le 31 décembre 1963, la réserve s'établissait à \$885,486,936. Parlons maintenant de l'état financier du CN de l'année 1968, nous constatons qu'au 31 décembre 1967, la réserve était établie à \$1,359,253,758. Au 31 décembre 1968, la réserve s'établissait à \$1,414,744,356, une majoration de \$529,257,420 en cinq ans. Toutefois, vers le 7 mai 1970, j'ai reçu l'état financier de la caisse de pension pour l'année 1969, dans laquelle j'ai constaté que le CN citait le chiffre des réserves au 31 décembre 1968 comme étant \$1,043,531,106, soit une réduction de l'état antérieur de \$371,013,250, que le CN a apparemment déduit de la somme totale. Et malgré cela, la réserve en 1969 a augmenté de \$45,702,023.

Je crois qu'il est grand temps que nous demandions au CN, qui leur a donné le droit de réduire le capital de 370 millions de dollars? Qui leur a donné 60 années pour fonder le régime? Est-ce qu'il y a un intérêt sur cet argent et sinon, pourquoi n'y en aura-t-il pas? Nous constatons que le CP n'a eu que 25 années pour couvrir le déficit. Nous croyons que l'objectif devrait être à savoir que la période de temps pour le CN soit l'égale de celle du CP, soit 25 ans. Mais non, on me dit que le CP exerce des pressions pour obtenir une extension de leur période jusqu'à 60 ans, comme celle du CN. Il semble, à plusieurs parmi nous, que les employés du CN se sont trompés ou se sont leurrés ou qu'ils subventionnent le chemin de fer grâce à leur régime de pension, ou bien, que le CP reçoit un traitement injuste. Il semblerait alors que les deux régimes de pension des chemins de fer sont en fait des ballons politiques et que le cheminot est au centre et le perdant. Peut-être la raison pour laquelle il est si difficile d'effectuer des améliorations au régime de pension du CN, est que les employés du CP connaissent le régime du CN et que les employés du Pacifique demanderont et à la longue recevront la même chose. Entre-temps, il y a de grandes pressions politiques qui s'exercent.

Comme vous le savez, l'organisme qui nous représente à la Commission de pension auprès

[Texte]

known as the General Chairman's Association. Mr. V. I. Clements is the Chairman. He is the spokesman for thousands of CNR employees coast to coast. The General Chairman's Association has complained about having no position of strength from which to operate. Therefore, you would think they would have been glad and would have realized that now with the employees coast to coast demanding changes they had a club to wield. But no, much to our surprise and astonishment we find them most upset. In fact, so much so that the Chairman, Mr. Clements, wrote a letter to your Committee dated March 4, 1970, which reads as follows:

"Please be advised that we are very concerned with the present situation wherein Canadian National Railway Pensions are coming in for so much attention.

In view of the fact that much of the involvement is neither beneficial or helpful in our present efforts to have our pensions improved through the normal channels, we are most anxious to meet with you and/or the members of your Committee at an early date.

We feel it would be mutually informative if you and/or the members of your Committee could meet with the labour members of the Canadian National Railways Pension Board at which time we would try to make our position clear in view of and in relation to the present turn of events.

Accordingly, will you kindly consider the foregoing and advise."

• 1545

You will note he is very concerned over the attention the CNR pension is receiving. Let me tell Mr. Clements, we, the employees, are also concerned. The General Chairman's Association put in a brief last July 5, 1969, to the CNR Pension Board, recommending changes. They received an answer eight months later. Are these the "normal channels" he is talking about? It seems to many of us that the "normal channels" do not work. That is why I am here today.

I would like to put forward some suggestions for a change in the makeup of labour representation on the Pension Committee. It seems to me that the CNR employees are broken down into three groups: one, the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers which represents one-third of all CNR workers; two, the various

[Interprétation]

de la compagnie s'appelle l'Association des présidents généraux. M. V. I. Clements en est le président. Il est le porte-parole des milliers d'employés du CN d'un littoral à l'autre. L'Association des présidents généraux se plaint de n'avoir pas eu aucun pouvoir d'action et en conséquence, on croirait que l'Association aurait été heureuse et aurait réalisé que maintenant les employés d'une côte à l'autre exigent des changements et réalisent que maintenant ils ont des armes pour agir. Mais non, à notre grande surprise et à notre grand étonnement, ils sont très confus, à tel point, que le président, M. Clements, a écrit à votre Comité en date du 4 mars 1970, une lettre qui se lit ainsi et je cite:

Soyez avisés que nous nous préoccupons beaucoup de la situation actuelle où les pensions ferroviaires du National Canadien reçoivent une si grande attention. Vu le fait que nulle implication n'a été utile, ni bénéfique dans nos efforts actuels pour que les pensions soient améliorées par les canaux normaux, nous voulons fortement vous rencontrer, vous et les membres de votre Comité, à une date hâtive.

Nous croyons que ce serait un renseignement utile pour nous et pour les membres de votre Comité si vous pouviez rencontrer les syndiqués de la Commission de pension du CN alors que nous pourrions établir clairement notre position en vue des événements récents. Par conséquent, veuillez considérer ce qui précède et aviser.

Vous remarquerez qu'il est très préoccupé sur l'attention que reçoit la caisse de pension du CN. Permettez-moi de vous dire, monsieur Clements, que nous, les employés, sommes aussi très préoccupés. L'Association des présidents généraux a envoyé un mémoire, le 5 juillet 1969, à la Commission de pension du CN demandant des changements. Huit mois plus tard, ils ont reçu une réponse. Est-ce le canal normal dont parle la lettre? Il me semble que les canaux normaux ne marchent pas. C'est la raison pour laquelle je suis ici aujourd'hui.

J'aimerais maintenant vous proposer certaines suggestions pour un changement dans la structure de la représentation syndicale au Comité des pensions. Il me semble que les employés du CN se répartissent en trois groupes. Premièrement, la Fraternité canadienne des cheminots des transports et autres ouvriers, en général, qui représentent le tiers

[Text]

crafts unions, such as electricians, plumbers, boilermakers, carmen, et cetera and three, the operating crafts, such as trainmen, switchmen, firemen, enginemen, dispatchers, et cetera. It seems to me that each of these groups should delegate one person to represent them on the Pension Board. I think it should be broken down into these three groups because whether we like it or not, people do think along the lines of the various crafts. I, as a trainman, may have a completely different attitude about pensions than, say, a boilermaker.

I think all railroad unions are subject to a lot of criticism for their attitudes towards the pension plan. I think if they had applied more pressure, maybe changes could have been affected.

I would like to make reference to an article which appeared in the *Toronto Star*, on March 9, 1970, by Mr. Ed Finn, Research Director for the CBRT & GW. He states:

"The CNR has received government approval to write off \$300 million of its pension debt, presumably because of the huge surplus in the fund."

"The CPR is in arrears in its payments into the plan by an estimated \$200 million or more."

"Rail union officials have been incredibly timid in their dealings with the CNR and CPR on pension matters."

I think at this time we should bring up the subject of the Mercer Report. Where is it? What does it say? Who paid for this report? How much was paid? For the average railroad worker, the pension plan is the second biggest investment in his life after the buying of his home. More and more railroad men say now they no longer want to work until they are 65 years old. In fact, Local 861 is in favour of a compulsory reduction in the pension age to 60, spread over a 10-year period and I think many of the operating crafts feel the same way. We can point to statistics which tell us that in 10 years the labour force will increase by approximately 32 per cent. We can point to the fact that in 1952 there were 131,297 workers in the CNR. Today there are about 82,200 and in spite of this, the railway handles a larger amount of freight ton miles than ever before. I think a case could be made for government subsidy to get people to take an early pension if, for instance, by giving a senior employee a sub-

[Interpretation]

de tous les travailleurs au CN. Deuxièmement, le syndicat des différents métiers, tels les électriciens, les plombiers, les chaudronniers, les camionneurs etc. Troisièmement, les métiers de l'exploitation, tels les agents de trains, les aiguilleurs, les pompiers, les ingénieurs, les répartiteurs de charge etc. Il me semble que chacun de ces groupes devrait déléguer une personne pour les représenter au comité des pensions. Je crois qu'on devrait les répartir dans ces trois groupes parce que, que nous l'aimions ou non, les gens pensent en fonction de leur propre métier. A titre d'agent de train, j'aurais peut-être une attitude tout à fait différente concernant les pensions que, mettons, celle d'un chaudronnier.

Je crois que les syndicats ferroviaires sont la victime de plusieurs critiques en vertu de leur attitude envers le régime de pension. Si l'on avait appliqué plus de pression, il y aurait peut-être eu des changements.

J'aimerais vous parler d'un article du *Toronto Star* du 9 mars 1970, écrit par M. Ed. Finn, directeur des recherches de la Fraternité. Il dit:

«Le CN a reçu l'approbation du gouvernement de défalquer 300 millions de dollars de sa dette pour les pensions, en raison probablement des gros surplus de la caisse.

«Le CPR a des arrérages pour le plan d'environ 200 millions de dollars ou plus.»

«Les fonctionnaires des syndicats ferroviaires ont été très timides dans leurs agissements avec le CN et le CP sur les questions de pension.»

Je crois que nous devrions peut-être parler de la question du rapport Mercer. Où est-il? Que dit-il? Qui a payé ce rapport? Combien a-t-on payé? Pour le cheminot ordinaire, le régime de pension est le deuxième plus fort investissement au cours de sa vie, après l'achat de sa maison. De plus en plus de cheminots disent maintenant qu'ils ne veulent plus travailler jusqu'à l'âge de 65 ans. En fait, le local 861 et en faveur d'une réduction obligatoire de l'âge de la retraite à 60 ans, répartie sur une période de dix ans. Mais je crois que ceux qui représentent les métiers de l'exploitation ont la même attitude. Je crois que nous pouvons justement pointer la statistique qui nous indique que, d'ici dix ans, la main-d'œuvre augmentera d'environ 32 p. 100. Nous pouvons aussi signaler le fait qu'en 1952, il y avait 131,297 travailleurs à l'emploi des chemins de fer nationaux du Canada. Aujourd'hui il y en a environ 82,200 et, malgré ceci les chemins de fer manutentionnent beaucoup plus de tonnes milles en marchandise qu'au-

[Texte]

idly of \$50 per month, he were to retire five years early, thus taking a younger man off the unemployment list to fill this vacancy. It could mean a saving of approximately \$140 per month for this one individual in his unemployment insurance payments, and what price can you put on giving a man a job?

If it is proved without a doubt that to get more from the pension plan, we will have to pay more, then fine, tell us how much. Let us at least have a chance to voice our opinions. Personally, I think the railroad pension plan can well afford to affect the requested changes without additional cost.

• 1550

When I came to this Committee today it would have been very easy for me to say that all is well, that the employees are happy with the way our union leaders are handling things, that we think the railway is giving us a fair shake in the pension plan, and that the politicians have always had the interest of the workers at heart, but no, that is not what I was sent here to say. I may have antagonized people today, but when I go back to Edmonton, I can say I spoke up for the rank and file of the railway workers of Canada. We are not asking for handouts. We want what we consider to be rightfully ours.

We, the railroad employees of Canada, want this Committee to recommend to the Cabinet that the fair and just changes in the pension plan, as incorporated in our brief and as outlined today, be acted upon immediately. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, for the benefit of those who were not here, I said at the beginning that Mr. Pickett has to leave very, very early, he has to catch a 4.40 p.m. plane. So, the question period will be very, very short. Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: First of all, Mr. Pickett, as a member of the Committee I want to tell you how delighted I am to have a fellow Edmontonian before this Committee and to have you present this brief in such an excellent manner. I will be brief, Mr. Pickett, because I understand you have to leave. You again make some reference to the Mercer Report

[Interprétation]

paravant. Je crois qu'on pourrait facilement trouver qu'une subvention du gouvernement exhorterait les gens à prendre une pension anticipée, si, par exemple, on donnait à un employé senior une subvention de \$50 par mois, s'il devait se retirer cinq ans auparavant, faisant combler la vacance par un chômeur plus jeune. Ce qui équivaldrait à une épargne d'environ \$140 par mois pour des prestations d'assurance-chômage. Et alors quel prix établissons-nous pour donner un emploi à quelqu'un?

Si l'on prouve, sans l'ombre d'un doute, que pour obtenir plus du régime de pension, nous devrions payer plus, très bien, d'accord, dites-nous combien. Donnez-nous au moins l'occasion d'exprimer notre opinion. Personnellement, je crois que le régime de pension des chemins de fer peut payer justement les changements demandés sans frais additionnels.

Quand j'ai comparu devant votre Comité aujourd'hui, il aurait été très facile pour moi de dire que tout va bien dans le meilleur des mondes, que les employés sont très heureux de la façon que nos chefs syndicaux dirigent les affaires, que les chemins de fer nous donnent l'équité dans le régime de pension et que les hommes politiques ont toujours l'intérêt des travailleurs à cœur. Mais non, ce n'est pas la raison pour laquelle on m'a envoyé ici. Je vais peut-être en contrarier certains aujourd'hui, mais quand je retournerai à Edmonton, je pourrai dire que j'ai parlé au nom des hommes de la troupe, pour les cheminots du Canada. Nous ne demandons pas des miettes, de la charité, nous demandons que nos droits soient respectés.

Nous les cheminots du Canada, désirons que ce Comité recommande au Cabinet qu'il agisse immédiatement sur les modifications justes et équitables du plan de pension, tels qu'ils sont contenus dans notre mémoire et décrit aujourd'hui. Merci.

Le président: Messieurs, pour le bénéfice de tous ceux qui n'étaient pas ici, j'ai dit au commencement que monsieur Pickett doit nous quitter très, très tôt. Donc la période consacrée aux questions sera très courte. Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Tout d'abord, Monsieur Pickett, en tant que membre du Comité, je veux vous dire combien je suis heureux d'avoir un camarade d'Edmonton devant ce Comité pour présenter ce mémoire d'une manière si excellente. Je serai bref, monsieur Pickett, parce que je comprends que vous devez nous quitter. Vous avez fait quelque référence au rap-

[Text]

and, if you will recall, it was either yourself or Bill Fisher who wrote to me and asked if I could obtain a copy of that report. I communicated with the Minister's office and I was advised that the Mercer Report is a confidential government document, and when you ask who paid for it, where is it and what does it say, as a member of Parliament I understand that it is not even available to me. However, it was pointed out to me that in the annual report of the CNR dealing with the pension plan that the audit report was signed by Mercer. I can say no more than that except to clear up the point that it seems that the Mercer Report was given to the government in confidence and not as a public document. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pickett, I believe you say in the later portion of your brief, "Tell us how much and we will put it to our members." At the time of the 1935 plan an election was put to the 19,000 members, I believe—I may be out 1,000 or so—and only 25 per cent of the members elected to participate at that time. Do you feel there are conditions now that would change this is only 75 per cent of the members in that particular plant rejected any participation? What makes you so sure now that even if they had to double or possibly triple the contributions that they would go this far to get additional benefits?

Mr. Pickett: You say "double" and "triple". I am sure the members would not go along with this. I think there is a going feeling on both railways that people no longer want to work until 65. I am afraid there is no longer the great loyalty there previously was. I think people are changing. Many people told me before I came down today that they want a change, they want to get away. They do not want to work until they are 65.

Mr. Trudel: I could not agree with you more on the point about the time that you are going to work. I think this is something that we have to face up to. I am now strictly concerned with the participation. You said you would put this up to your membership and I agree that this is the way it should be done.

Mr. Pickett: That is right.

[Interpretation]

port Mercer et, si vous vous en souvenez, ça été, soit vous, soit Bill Fisher qui m'a écrit et m'a demandé si je pourrais obtenir une copie de ce rapport. J'ai communiqué avec le bureau du Ministre et l'on m'a informé que le rapport Mercer est un document confidentiel du Gouvernement et, lorsque vous me demandez qui a payé pour ce rapport, où il est et que dit-il, en tant que membre du Parlement, je comprends que je ne peux même pas me le procurer. Toutefois on m'a indiqué dans le rapport annuel du Canadien National qui traite de plan de pension que le rapport de vérification a été signé par Mercer. Je ne peux en dire plus que cela sauf que pour essayer d'éclaircir ce point, il semble que le rapport Mercer ait été transmis au gouvernement d'une manière confidentielle et non en tant que document public. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, Monsieur le président. Monsieur Pickett, je crois que vous dites dans la dernière partie de votre mémoire «dites-nous combien et nous remettons à nos membres.» A l'époque du régime de 1935, un choix a été offert aux 19,000 membres je crois—je peux me tromper de 1,000 membres—et seulement 25 p. 100 des membres ont choisi d'en faire partie à ce moment-là. Est-ce que vous estimez qu'il existe des conditions maintenant qui changeraient ceci, si seulement 75 p. 100 des membres rejetaient toute participation? Qu'est-ce qui vous rend si sûr maintenant de ce que, même si l'on devait doubler ou peut-être tripler les cotisations, qu'ils pourraient aller aussi loin que ceci pour obtenir d'autres avantages?

M. Pickett: Vous dites «doubler» et «trippler». Je suis sûr que les membres ne voudront pas marcher suivant cette ligne. Je pense que, en ce qui concerne les deux compagnies de chemins de fer, les gens maintenant ne veulent plus travailler jusqu'à 65 ans. J'ai l'impression qu'il n'y a plus la grande loyauté qu'il existait auparavant. Je pense que les gens changent. Beaucoup de gens m'ont confié, avant mon départ qu'ils veulent un changement, ils veulent partir. Ils ne veulent pas travailler jusqu'à l'âge de 65 ans.

M. Trudel: Je ne pourrais pas être plus d'accord avec vous sur le point concernant la période où vous allez travailler. Je crois que c'est là quelque chose auquel nous devons faire face. Je suis maintenant intéressé à la participation. Vous avez dit que vous présenteriez ceci à vos membres et je suis d'accord que c'est là la manière qui devrait être employée.

M. Pickett: C'est exact.

[Texte]

Mr. Trudel: But assuming, and this is a very hypothetical question—

Mr. Pickett: I would be very happy to answer that question.

Mr. Trudel: The example that I used was not hypothetical.

Mr. Pickett: No.

Mr. Trudel: The membership in a particular plan were asked to get additional benefits and they turned it down.

Mr. Pickett: That is right.

Mr. Trudel: And I wonder if there is anything in your mind now that would change the ratio.

Mr. Pickett: I would imagine it would depend on what the benefits were. I would like to say, Mr. Chairman, that before I came here I talked to many people and I cannot stress to the members of the Committee enough the importance of this hearing. I met an old CPR porter from Moose Jaw about a month ago and he said to me, "I hear the government is going to bring down the pension age on the CPR in five years to age 60", and I said, "Well, my friend, you are very optimistic." Somehow or other people across the country, railway people, are looking to this Committee for changes and I sincerely hope that they are not going to be disappointed.

p. 1555

Mr. Trudel: All right. I hope you are not leaving with the impression that we are not listening.

Mr. Pickett: Oh, not at all, no.

Mr. Trudel: Fine. Let me put another question to you. If you had one recommendation in order of priority to put before this Committee, which one would you select? I believe you have made five points. This may be very unfair, but if you had to choose the one that would be your main recommendation, which one would you choose?

Mr. Pickett: I think the one that will keep coming up in every brief that you will be hearing is that the pension be increased, say, 2 per cent retroactively to include pensioners. In other words, not only will the pensioners get more money but the people who are working today will get a bigger pension, and this will be an incentive for them to take

[Interprétation]

M. Trudel: Mais à supposer, et ceci est une question tout à fait hypothétique...

M. Pickett: Je serais très heureux de répondre à cette question.

M. Trudel: L'exemple que j'ai utilisé n'était pas hypothétique.

M. Pickett: Non.

M. Trudel: On a demandé aux membres d'un régime particulier s'ils voulaient obtenir des prestations supplémentaires et ils l'ont refusé.

M. Pickett: C'est exact.

M. Trudel: Et je me demande alors s'il y a quoi que ce soit dans votre esprit maintenant qui puisse changer ces proportions.

M. Pickett: J'imagine que cela dépendrait du montant des prestations. J'aimerais vous dire, Monsieur le président, que avant que je ne vienne ici, j'ai parlé à beaucoup de gens et je ne peux assez souligner aux membres du Comité l'importance de cette audience. J'ai rencontré un vieux garçon de wagon-salon du Pacifique Canadien de Moose Jaw, il y a environ un mois, et il m'a dit, «J'apprends que le gouvernement veut abaisser l'âge de la pension de 5 ans et le faire passer à 60 ans pour les employés du Pacifique Canadien». Je lui ai dit alors: «Eh bien, mon ami, vous êtes très optimiste». Il y a des gens à travers le pays, des cheminots, qui espèrent que notre Comité apportera des changements, et j'espère sincèrement qu'ils ne seront pas déçus.

M. Trudel: Très bien. J'espère que vous ne nous quittez pas avec l'impression que nous n'écoutons pas.

M. Pickett: Oh, pas du tout.

M. Trudel: C'est bon. Laissez-moi vous poser une autre question. Si vous aviez une autre question en ordre de priorité à placer devant ce Comité, quelle est celle que vous choisiriez? Je crois que vous avez signalé cinq points. Ceci est peut-être tout à fait injuste, mais si vous deviez choisir celui qui sera votre recommandation principale, lequel choisiriez-vous?

M. Pickett: Je pense que c'est celui qui reviendra dans chaque mémoire que vous aurez à entendre et que la pension soit augmentée disons de 2 p. 100 rétroactivement pour inclure les retraités actuels. En d'autres termes, non seulement les retraités actuels obtiendront davantage d'argent, mais les gens qui travaillent aujourd'hui obtiendront une

[Text]

their pension earlier. I look at a pension as a way of creating jobs as well as just...

Mr. Trudel: This would be your main recommendation?

Mr. Pickett: I think so. I would say so.

Mr. Trudel: I believe you mentioned the special committee that studied the entire funding and the pension funds. Would this be very high or very low on the scale?

Mr. Pickett: We feel there has to be more control by the members of the fund. As you can see from the letters that we wrote, which date back to 1968, we have asked for this and to my knowledge nothing has ever been done.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Pickett, you want to see pensions granted at age 55 without any reduction in benefits, and also I guess without any increase in contributions. Is it presently feasible for the plan to do this?

Mr. Pickett: Perhaps age 55 is the ultimate goal we are aiming for, maybe I would put it that way, but this would be the ultimate goal. I do not say it is going to happen overnight. I think we say that if a man pays into a pension fund for 35 years and he is 55 years of age he should be eligible for a 70 per cent pension.

Mr. Rock: That is a reduction, then.

Mr. Pickett: Yes.

Mr. Rock: Because you say without reduction, but you are now saying 70 per cent off.

Mr. Pickett: As we see it, 70 per cent pension would be the ultimate. I think one speaker this morning mentioned 80 per cent. I do not ever expect to see an 80 per cent pension.

Mr. Rock: I think most of us are with you if it is feasible under the plan for a person to retire at age 55.

Mr. Pickett: Yes.

Mr. Rock: But do you not feel that if you have pensions at 60 instead of 55, as you

[Interpretation]

pension plus importante, et ceci sera un encouragement pour eux de prendre leur pension plus tôt. Je considère qu'une pension est un moyen de créer des emplois aussi bien que...

M. Trudel: Est-ce que ceci serait votre recommandation principale?

M. Pickett: Je pense que oui.

M. Trudel: Je crois que vous avez mentionné le Comité spécial qui a étudié la consolidation dans son ensemble et les fonds de pension. Est-ce que ceci serait très haut ou très bas sur l'échelle?

M. Pickett: Nous estimons qu'il doit y avoir davantage de contrôle par les membres du fonds. Ainsi que vous le voyez de par les lettres qu'on a écrites et qui remontent jusqu'en 1968. Nous l'avons demandé et à ma connaissance rien n'a jamais été fait.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Pickett, vous aimeriez que les pensions soient accordées à l'âge de 55 ans sans aucune réduction des prestations et également, je devine, sans aucune hausse de contributions. Est-ce qu'il est actuellement possible d'agir ainsi pour le régime?

M. Pickett: Peut-être l'âge de 55 ans est le but ultime que nous visons, peut-être pourrais-je m'exprimer ainsi, mais ceci serait le but ultime. Je ne dis pas que cela va arriver en une journée. Je pense que si un homme contribue pendant 35 ans à un fonds de pension et qu'il a 55 ans il devrait être admissible pour une pension de 70 p. 100.

M. Rock: C'est une réduction alors.

M. Pickett: Oui.

M. Rock: Parce que vous dites sans réduction, mais maintenant vous dites qu'il y a une réduction à 70 p. 100.

M. Pickett: De la manière dont nous le voyons, la pension à 70 p. 100 serait la dernière. Je pense qu'un interlocuteur ce matin a mentionné 80 p. 100. Je ne m'attends absolument pas à toucher une pension à 80 p. 100.

M. Rock: Je pense que la majorité d'entre nous sommes avec vous et nous demandons si la chose est possible en vertu du régime pour une personne de se retirer à l'âge de 55 ans.

M. Pickett: Oui.

M. Rock: Mais n'estimez-vous pas que si vous avez des pensions à 60 ans au lieu de 55

[Texte]

mentioned, and if you want to elect to retire at 55 you can do so without any reduction. Do you not think that everybody would then retire at 55 rather than waiting until 60?

Mr. Pickett: I am afraid there are still some people who would not retire even at 65 unless it was compulsory. We have such people, you know.

Mr. Rock: This is my last question. If perchance it is feasible to retire at 55, should the people who retire at 55 also then work somewhere else and be on the labour market afterwards?

Mr. Pickett: I cannot answer that question. I know that a lot of them do, but...

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Pickett, I want to compliment you on the forthright way in which you put forward your views and the views of the people with whom you associate. I would like to ask you a question concerning your charge, in essence, on page 5 with respect to the \$371 million which was written off by the CNR. Is this the \$370 million that the CNR contributed as the employees' share to the pension plan? Was it a debt which was written off or why in your mind was this money written off?

Mr. Pickett: I will have to go back to this article in the *Toronto Star*. This is where it first came up. Mr. Ed Finn said:

The C.N.R. has received government approval to write-off \$300 million of its pension debt, presumably because of the huge surplus in the fund.

Mr. Horner: Yes, but you do not write something off unless you have some authority.

Mr. Pickett: Of course, they owed it over a period of 60 years.

Mr. Horner: They owed it, and it was part of their contributions as the employees' share.

Mr. Pickett: Yes, as far as I know.

Mr. Horner: And once it goes into the pension plan they could hardly withdraw it.

[Interprétation]

ans, comme vous l'avez mentionné, et si vous désirez choisir de vous retirer à 55 ans vous pouvez le faire sans aucune réduction. Ne pensez-vous pas alors que chacun se retirerait à 55 ans plutôt qu'à 60 ans?

M. Pickett: Je pense qu'il y a encore des gens qui ne voudront pas prendre leur retraite même à 65 ans, à moins que cela ne soit obligatoire. Ces gens existent, vous savez.

M. Rock: Ceci est ma dernière question. Si par hasard il est possible de prendre la retraite à 55 ans, est-ce que les gens qui prennent leur retraite à 55 ans devraient également travailler ailleurs et demeurer sur le marché du travail?

M. Pickett: Je ne saurais répondre à cette question. Je sais qu'un bon nombre d'entre eux le feront, mais...

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Pickett, je veux vous féliciter sur la manière directe que vous avez employée pour nous présenter vos vues et les vues de votre groupe. Je voudrais vous poser une question concernant votre accusation, en réalité, sur la page 5, en ce qui concerne les 371 millions de dollars qui ont été supprimés par le National Canadien. Est-ce que ceci constitue les 370 millions que le National Canadien a fournis comme part des employés au régime de pension. S'agit-il d'une dette qui a été épongée ou pourquoi, à votre avis, cette somme a-t-elle été épongée?

M. Pickett: Je devrais revenir à cet article du *Toronto Star*, c'est là où la question s'est posée pour la première fois. Monsieur Ed Finn a dit:

Le National Canadien a reçu l'approbation du gouvernement de défalquer \$300 millions de cette dette de pension, à ce qui paraît à cause d'un surplus important dans le fonds.

M. Horner: Oui, mais vous ne défalquez pas quelque chose, à moins que vous n'en ayez l'autorité.

M. Pickett: Bien entendu, on devait ceci sur une période de 60 ans.

M. Horner: On devait ceci, et cela faisait partie de leur contribution comme part des employés.

M. Pickett: Oui, pour ce que je sais.

M. Horner: Et une fois que cela entre dans le plan de pension, on pourrait difficilement le retirer.

[Text]

Mr. Pickett: Surely they owned it over a 60-year period, and this is what we are talking about.

Mr. Horner: It would be interesting to hear the CNR on this.

Mr. Pickett: In my briefcase I have a copy of the 1968 statement and the 1969 statement, and they both show the date December 31, 1968, and one figure shows a \$370 million difference.

Mr. Horner: My question was "why?" You have given me as much as you know about it and you can rest assured the Committee will pursue that.

The Chairman: Mr. Skoberg.

• 1600

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Pickett, whether or not you have expressed your opinion, I presume they are the opinions of those people you represent from Edmonton at this particular time. You suggest that all railroad unions are subject to a lot of criticism for their attitude towards the pension plan. Has your Local 861 ever submitted in the past any recommendations for changes in the pension plan to the general grievance committee of your respective organization.

Mr. Pickett: I am sure they have, going back many years. Mr. C. T. Vance who will be appearing before this Committee has been a member of our local for many years. I am sure that he could answer that question because he has been a member of our local much longer than I have.

Mr. Skoberg: In realizing that the pension fund itself is manipulated by the railroad officers and not the union. The plan only is the area where the advisory committee comes into the picture, would you tell the Committee here today whether you believe that the entire pension plan and the fund should be negotiable?

Mr. Pickett: I think it should be, yes.

Mr. Skoberg: Before this very same Committee on May 21, the President of the Canadian National, in answer to a question I asked him as to whether or not the plan should be a negotiable item, indicated at that particular time that he found a lot of varying opinions. In fact, he stated:

[Interpretation]

Mr. Pickett: Sûrement, ils devaient cette somme sur une période de 60 ans, et c'est ce dont nous parlons.

Mr. Horner: Ce serait intéressant d'entendre le National Canadien à ce sujet.

Mr. Pickett: Dans ma serviette j'ai un exemplaire de l'état financier de 1968-1969, et tous les deux indiquent à la date du 31 décembre 1968 une différence de \$370 millions.

Mr. Horner: Ma question était la suivante: Pourquoi? Vous m'avez dit autant que vous en saviez au sujet de cela et vous pouvez être assuré que le Comité continuera dans cette voie.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Pickett, que vous ayez ou non exprimé votre opinion, je suppose que ce sont là les opinions des gens que vous représentez en ce moment. Vous laissez entendre que tous les syndicats des chemins de fer sont sujets à beaucoup de critiques pour leur attitude envers le régime de pension. Est-ce que votre local 861 a déjà présenté dans le passé des recommandations de changement à apporter au régime de pension au Comité général de grief de votre organisation respective.

Mr. Pickett: Je suis sûr qu'ils l'ont fait, si l'on remonte loin en arrière. Monsieur C. T. Vance qui comparaitra devant ce Comité a été membre de notre local pendant de nombreuses années. Je suis sûr qu'il pourrait répondre à cette question parce qu'il a été membre de notre local, beaucoup plus longtemps que moi.

Mr. Skoberg: Je me rends compte que le fonds de pension lui-même est manipulé par les fonctionnaires des chemins de fer et non pas par le syndicat. Le régime seulement est le domaine où le comité consultatif apparaît, voudriez-vous dire au comité aujourd'hui si vous croyez que le régime entier de pension et le fonds de pension devraient être négociables?

Mr. Pickett: Je pense qu'il le devrait, certes.

Mr. Skoberg: Devant ce même comité le 21 mai, le président du National Canadien, dans une réponse à une question que je lui ai posée à savoir si le plan devrait être ou non un article négociable, a indiqué à ce moment-là qu'il trouvait beaucoup d'opinions différentes. En fait il a déclaré:

[Texte]

I have asked that myself several times in the last six months... I have found a lack of unanimity as to whether or not this is desirable by our men. If there could be an acceptance of the desirability we are quite prepared to talk about it.

Mr. Pickett, are the people whom you are representing here today from the Edmonton area and from the organization that was set up, prepared to look at an increase for those people already on pension, particularly those people who are on the low pension ratio right now?

Mr. Pickett: Yes, I think so. I think they are very much concerned with the people on the low pension, very much so.

Mr. Skoberg: Are you speaking for those people?

Mr. Pickett: Yes. That is correct.

Mr. Skoberg: That is all.

The Chairman: Mr. Allmand, one last question.

Mr. Allmand: Mr. Pickett, theoretically you recommend that the three labour representatives on the pension committee be changed to represent three groups. This morning, the gentlemen recommended that there be four employee representatives. Although you do not mention that in your brief, what is your reaction to that suggestion?

Mr. Pickett: Well I think he is saying a veteran, is he not?

Mr. Allmand: Pardon me.

Mr. Pickett: He is saying that there should be a veteran on there.

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Pickett: We have no objection to that. I think what we are saying as trainmen that on the Pension Board, for example, there could be all crafts unions represented or it could be one group from one different class of labour. I think what we are saying that there should always be someone from each one of the various groups of the railway workers.

Mr. Allmand: But with your proposal, you would still be outnumbered four to three.

[Interprétation]

Je me suis posé cette question à moi-même plusieurs fois au cours des six derniers mois... J'ai trouvé un manque d'unanimité en ce qui concerne le fait de savoir si cela est oui ou non désirable de la part de nos gens. S'il pouvait y avoir une acceptation de la désirabilité, nous sommes tout à fait prêts à en parler.

Monsieur Pickett, est-ce que les gens que vous représentez aujourd'hui, les gens de la région d'Edmonton et de l'organisation qui a été établie, sont prêts à examiner une augmentation pour les gens qui sont déjà retraités, particulièrement les gens qui touchent à l'heure actuelle une faible pension?

M. Pickett: Oui, je pense qu'il en est ainsi. Je pense qu'ils s'intéressent beaucoup aux gens qui touchent une faible pension, je le pense réellement.

M. Skoberg: Est-ce que vous parlez en leur nom?

M. Pickett: Oui, c'est exact.

M. Skoberg: C'est tout.

Le président: Monsieur Allmand, une dernière question.

M. Allmand: Monsieur Pickett, théoriquement vous recommandez que les trois représentants syndicaux du Comité d'étude sur la retraite soient changés pour représenter trois groupes. Ce matin, le témoin nous a dit qu'il serait mieux qu'il y ait quatre représentants des employés. Quoique vous ne mentionnez pas cela dans votre mémoire, quelle est votre réaction à cette suggestion?

M. Pickett: Eh bien, je pense qu'il parle d'un ancien combattant, n'est-ce pas?

M. Allmand: Excusez-moi.

M. Pickett: Il dit qu'il devrait y avoir un ancien combattant.

M. Allmand: C'est exact.

M. Pickett: Nous n'avons pas d'objection à cela. Je pense à ce que nous disons comme cheminot à savoir que dans la commission de retraite, par exemple, tous les syndicats de métiers pourraient être représentés, ou il pourrait y avoir un groupe d'une classe différente de travailleurs. Je pense que nous disons qu'il devrait toujours y avoir quelqu'un de chacun des divers groupes des travailleurs de chemin de fer.

M. Allmand: Mais avec votre proposition, vous seriez encore écrasé par le nombre, dans la proportion de quatre à trois.

[Text]

Mr. Pickett: That is right. We did not mention a veteran on here because quite frankly we know it is going to be brought up many times. We agree with it anyway.

Mr. Allmand: Well then just one final clarification. On page four of your brief you say:

(d) An escalation clause be attached to all pensions to be reviewed every three months.

Is this an escalation clause to correspond to the cost of living?

• 1605

Mr. Pickett: Yes, that would be correct.

Mr. Allmand: You would like it reviewed every three months?

Mr. Pickett: This was put in there. It could of course be changed. We do say that there would have to be some review. That is what we are basically saying.

Mr. Allmand: I see. I was just thinking that maybe every three months might cause bureaucratic costs.

Mr. Pickett: Well this is correct. We would be willing to yield on that point.

Mr. Allmand: The principle you want is a cost-of living escalation clause.

Mr. Pickett: That is right.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: We want to thank you Mr. Pickett. It is too bad that you do not have more time.

Mr. Pickett: Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: I would like to call Mr. Bevan at this time. Mr. Bevan also has a short brief. He has to take the 5 o'clock train this afternoon. We are sorry to have delayed Mr. Bevan this morning.

Mr. George H. Bevan, P. Eng. (55 Wynford Heights Crescent, Apt. 2202, Don Mills, Ontario): I am George Bevan, a professional engineer. I was educated in London University. I joined the CN Telecommunications on January 1, 1924 and retired at 65 in June 1957. While working with the CN, I undertook a number of assignments with the Department of National Defence.

[Interpretation]

M. Pickett: Ceci est exact. Nous n'avons pas mentionné d'ancien combattant ici, parce que franchement nous savons que cette affaire va être soulevée bien des fois. Nous sommes toujours d'accord avec elle.

M. Allmand: Eh bien, alors juste un éclaircissement final. A la page 4 de votre mémoire vous dites:

d) Une clause d'indexation doit entrer dans tous les régimes de pension et être révisée tous les trois mois.

Est-ce que cette clause d'indexation doit correspondre au coût de la vie?

M. Pickett: Oui, c'est exact.

M. Allmand: Est-ce vous aimeriez quelle soit révisée tous les trois mois.

M. Pickett: C'est ce qui a été établi ici. Naturellement, cela pourrait être changé. Nous disons qu'il pourrait y avoir une révision. C'est ce que nous disons fondamentalement.

M. Allmand: Je vois. Je pensais justement qu'une révision tous les trois mois pourrait entraîner des frais de bureau.

M. Pickett: Ceci est exact. Nous serions prêts de céder sur ce point.

M. Allmand: Le principe que vous désirez est une clause d'indexation relative au coût de la vie.

M. Pickett: C'est exact.

M. Allmand: Merci.

Le président: Nous voulons vous remercier monsieur Pickett. C'est vraiment malheureux que vous n'ayiez pas plus de temps à nous consacrer.

M. Pickett: Merci beaucoup, messieurs.

Le président: Je voudrais appeler maintenant monsieur Bevan. Monsieur Bevan a également un mémoire concis. Il doit prendre le train de cinq heures de l'après-midi. Nous regrettons d'avoir retardé monsieur Bevan, ce matin.

M. George H. Bevan (55 Wynford Heights Crescent, Apt 2202, Don Mills, Ontario): Je suis George Bevan, ingénieur de profession. J'ai reçu mon instruction à l'université de Londres. J'ai été affecté au service des communications du National Canadien le 1^{er} janvier 1924 et j'ai pris ma retraite à 65 ans en juin 1957. Pendant que je travaillais pour le National Canadien, j'ai rempli diverses fonctions de la Défense nationale.

[Texte]

I will start right away with by brief, gentlemen. I do thank the Chairman and this Committee for giving me the privilege of attending this meeting.

The Canadian National Railways Pension Plan consists of a number of rules and regulations which operate in favour of the Pension Board. This Board controls the pension fund and employees and pensioners have no say in the operation of this fund.

The pensioner in an appeal cannot appear before the Pension Board or any member of the Board.

The practice is for pensioners to have their case reviewed by the Pension Department. Should the rulings not be acceptable to the pensioner, his case is then reviewed by the Chairman of the Pension Board. Failing at that level, the case may be taken to the President for adjudication. This practice is straight from the President of the CNR office. This procedure is apparently a hang-over from the 19th century with its master-servant relationship.

The following is from the 1963 Annual Report of the Pension Board, which incidentally Mr. Pickett mentioned:

This is the first Annual Report to be issued by the C.N. Pension Board. We hope that you as "Shareholders" will take pride in reading about *your* pension plans.

It continues

The Pension Board is comprised of seven members. There are four officers of the Company appointed by the Directors, and three members elected from the General Chairmen's Association of the labour unions as the official representatives of schedule employees."

I contend that the Board as constituted fails to give proper representation to employees and pensioners. Management alone has complete control of both pension plans and funds. The minority union representatives are outvoted every time. No provision is made for representation of the nonunion contributors and pensioners. These inequities must be eliminated.

I recommend the following set up for the Pension Board: one group of four members from management and one group of four members representing the employees. The latter group would be composed of two union officers, one nonscheduled employee, and one pensioner. That makes four and four. In addition

[Interprétation]

Je commencerais directement avec mon mémoire, messieurs. Je remercie le président et son comité de m'avoir donné le privilège d'assister à cette réunion.

Le régime de pension du National Canadien comporte des règles et des règlements qui favorisent la Commission des pensions. Cette commission gère le fonds de pension et les employés et les retraités n'ont pas un mot à dire dans le fonctionnement de ce fonds.

Le retraité lors d'un appel peut comparaître devant la Commission des pensions ou devant tout membre de la Commission.

Pour les retraités, la pratique est d'avoir leur cas révisé par le service des pensions. Si les décisions ne sont pas acceptables aux pensionnés, leur cas est alors révisé par le président de la Commission des Pensions. Si, à ce niveau il y a encore un échec, la cause peut être portée devant le président pour qu'il la tranche. Cette pratique émane du président du National Canadien. Cette procédure est, semble-t-il, une survivance du 19^e siècle, avec ces rapports de maître à serviteur.

Voici un extrait du rapport annuel de 1963 de la Commission des pensions, que monsieur Pickett a mentionné à l'occasion.

C'est le premier rapport annuel publié par la Commission des pensions du CN. Nous espérons que vous, à titre d'actionnaires, serez heureux de lire les explications fournies sur votre régime de pension.

Le document poursuit en ces termes:

La Commission des pensions comprend sept membres. Il y a quatre fonctionnaires nommés par les directeurs et trois membres élus par l'Association générale des présidents des syndicats ouvriers en tant que représentants officiels des employés.

Je soutiens que la Commission, telle qu'elle est constituée, n'accorde pas la représentation convenable aux employés ou aux pensionnés. La direction seule a la gestion complète, tant des régimes de pension que des fonds de pension. Les représentants du syndicat de la minorité se voit en minorité chaque fois lors des votes. Aucune disposition n'est prévue pour la représentation des pensionnés et des non-syndiqués. Ces iniquités doivent être éliminées.

Je recommande donc la composition suivante pour la Commission de pension. Un groupe de quatre membres de la direction et un groupe de quatre membres représentant les employés. Ce dernier groupe serait composé de deux fonctionnaires syndicaux, d'un employé non catégorisé, et d'un retraité.

[Text]

tion to that, one chairman would sit who would be neutral and acceptable to both groups.

This 1963 Annual Report designates the pensioners as "shareholders". Such being the case, is it not strange that these shareholders were never consulted in regard to the Pension Board's proposal to write off a CN debt in the amount of \$300 million? Is it not strange that they were not consulted to give their views on the Pension Board's investments, all at 4 per cent interest, when double this interest could have been obtained on government bonds or other sound securities? I have no doubt that this incompetence will be eliminated by a properly constituted board.

I would like to say, Mr. Chairman and gentlemen, that I made an error here. The 4 per cent is only the interest that the Canadian National management paid into the Pension Board when they borrowed. It does not affect their other investments.

Rule 7, paragraph 3, reads as follows:

"The Company may retain a contributor *in service* beyond his normal retirement date, with his consent, in which case his pension shall be computed as of normal retirement date, but shall be payable only after his retirement."

• 1610

This rule is unethical and discriminatory and should be deleted from the rules. Every employee who reaches normal retirement age, 65 years, should receive his pension at that date, as a fundamental right, regardless as to any further service with CN or with any other organization. Many employees have taken their pensions and within a short period have been re-employed by CN or other organizations. In all such cases, pensions have been paid along with salary. Management takes a very unfair advantage of an employee when he continues *in service* after retirement age by denying him his pension during this extended service. My own case is a glaring example of this unethical practice.

On reaching the normal retirement age of 65 years in June 1957, I was advised by my general manager, Mr. J. R. White, that the Department of National Defence, Ottawa, had requested the services of two Canadian National communication engineers to form a group of ten engineering consultants for the study

[Interpretation]

Cela fait quatre plus quatre. En plus de cela siégerait un président acceptable au deux groupes.

Ce rapport annuel de 1963 désigne les pensionnés comme des «actionnaires». Puisque tel est le cas, n'est-il pas étrange que ces actionnaires n'aient jamais été consultés en ce qui concerne la proposition de la Commission de pension de défalquer une dette du Canadien National d'un montant de 300 millions de dollars? N'est-il pas étrange qu'ils n'aient pas été consultés pour donner leur opinion sur les investissements de la Commission de pension, à 4 p. 100 d'intérêt, quand un intérêt double aurait pu être obtenu sur les obligations du gouvernement ou des valeurs de toute sécurité? Il ne fait aucun doute que cette incompetence sera éliminée par une Commission constituée comme il le faut.

J'aimerais dire, monsieur le président et messieurs, que j'ai fait une erreur ici. Les 4 p. 100 ne sont seulement l'intérêt que la direction du National Canadien a payé à la Commission de pensions, lorsqu'ils ont emprunté. Ceci n'affecte pas les autres investissements. Le paragraphe 3 du règlement 7 se lit comme il suit:

«La compagnie peut retenir un contribuant *en service* au-delà de sa date normale de retraite, avec son consentement et, dans ce cas, sa pension sera calculée à partir de la date normale de la retraite, mais ne sera exigible qu'après sa retraite.»

Ce règlement est contraire à l'éthique discriminatoire et devrait être éliminé des règlements. Chaque employé qui atteint l'âge normale de la retraite à savoir soixante-cinq ans, devrait recevoir sa pension à cette date, en tant que droit fondamental, indépendamment de tout autre service auprès du Canadien National ou de tout autre organisme. Bon nombre d'employés ont accepté leur pension et peu après ont été réemployés par le National Canadien ou d'autres organismes. Dans tous ces cas, les pensions ont été payées avec le salaire. La direction profite indûment d'un employé, lorsque celui-ci continu à être *en service* après l'âge de la retraite en lui refusant sa pension durant cette extension de service. Mon propre cas est un exemple frappant de cette pratique injuste.

Lorsque j'ai atteint l'âge normal de la retraite à soixante-cinq ans, en juillet 1957, mon directeur général M. J. R. White, m'a fait savoir que le ministère de la Défense nationale à Ottawa avait demandé deux ingénieurs en location du Canadien National pour former un groupe de dix ingénieurs-conseils

[Texte]

of Department of National Defence circuit requirements for a special project called SAGE. SAGE is Semi-Automatic Ground Environment. These 10 engineers came from different communication companies across Canada.

Mr. White asked me to take this assignment, to which I agreed. At the same time he advised me that in accordance with Rule 7(3) I could not receive both pension and salary. I received no pension for 31 months when the assignment was concluded on February 1st, 1960.

I pointed out to management that from CN's viewpoint, the date of my normal retirement and the DND request at this same date was most fortuitous as CN, by my taking the assignment, eliminated the necessity of sending an engineer from their engineering staff who would, in turn, have been replaced by another engineer at an estimated salary of \$24,800 for 31 months. To clarify this, I would point out that I was an engineer, but not a member of the engineering staff, having been promoted in 1945 from that department.

Ethics in this case were discarded by CN. From an equity point of view, I lost pension payments amounting to \$7,560, whilst CN effected savings of \$24,800 plus \$7,560, a total of \$32,360.

During the 31 months of the study, the group worked in DND office space under DND supervision, and the Department of Defence Production provided all the funds to meet the salaries and expenses for the 10 engineering consultants in the group. Under these conditions, how could I be in service for CN?

In addition to the direct estimated savings of \$32,360 which CN effected, only as a result of my taking this assignment, the two CN engineers made a worthwhile contribution to the CN economy. As a final result of the engineering study, DDP issued a contract for CN circuit rentals in 1963 which amounted to a sum exceeding \$600,000 per annum. This contract is still in force with practically no change in the CN rentals.

Throughout the many years in correspondence with CN on this subject, I have endeavoured to base my request for the 31 months of pension payments strictly on justice and

[Interprétation]

en vue d'étudier les exigences de circuit pour le ministère de la Défense nationale dans le cadre du projet spécial SAGE. Le SAGE est le système semi-automatique de défense aérienne. Ces dix ingénieurs venaient de dix compagnies de communication à travers le Canada. M. White m'a demandé d'accepter cette affectation et j'y ai consenti. En même temps, il m'a informé que, conformément au paragraphe 3 du règlement 7, je ne pouvais recevoir à la fois ma pension et mon salaire. Je n'ai pas reçu de pension pendant trente et un mois, alors que cette affectation a pris fin le premier février 1960.

J'ai signalé à la direction que, du point de vue du Canadien National, la date de ma retraite normale et la demande du ministère de la Défense nationale à ce moment-là était tout à fait fortuite, étant donné que le Canadien National, du fait que j'acceptais l'affectation, n'avait pas besoin d'envoyer un ingénieur de leur équipe d'ingénieurs, qui à son tour aurait été remplacé par un autre ingénieur à un salaire prévu de \$24,800 pour trente et un mois. Pour préciser ce point, je dois signaler que j'étais un ingénieur, mais non un membre de l'équipe des ingénieurs, ayant été promu en 1945 pour le Ministère.

On a rejeté toute question d'éthique au Canadien National. En ce qui concerne l'équité, j'ai perdu des paiements de pension s'élevant à \$7,560, tandis que le Canadien National effectuait une économie de \$24,800 plus \$7,560, soit un total de \$32,360.

Au cours des trente et un mois qu'a duré cette étude, le groupe a travaillé dans les bureaux de la Défense nationale sous la direction du ministère de la Défense nationale et le ministère de la Production de défense a fourni tous les fonds pour les traitements et les dépenses des ingénieurs conseils du groupe. Dans ces circonstances, comment pourrais-je être au service du Canadien National?

En plus de l'épargne directe estimée à \$32,360 que le Canadien National a réalisée, par suite de mon acceptation a cette affectation, les deux ingénieurs du Canadien National ont fourni une contribution précieuse à l'économie du CN. Comme résultat final de l'étude technologique, le ministère de la Production de défense a émis un contrat pour les services de location de circuits du Canadien National en 1963, qui dépassait une somme de \$600,000 par an. Ce contrat existe toujours et il n'y a à peu près aucun changement dans les locations.

Pendant de nombreuses années où j'ai été en correspondance avec le Canadien National sur le sujet, je me suis efforcé de baser ma requête pour les 31 mois de paiement de pen-

[Text]

equity. However, on checking my file I find CN could have paid me my pension under an alternative arrangement which had been in effect since 1955. I quote below extracts from correspondence which confirm this. Letter from Mr. G. P. Hamilton, Manager, Pension and Welfare Plans, Montreal, dated September 24, 1964, to Mr. J. R. White, my General Manager, Telecommunications, Toronto:

Mr. Bevan states you asked him to take this assignment with DND and that you informed him that in accordance with the pension rules he could not receive salary and pension.

In 1955 the Board of Directors resolved that in any case where the Directors have authorized or may hereafter authorize, under pension rules 111 or 203, the retention in service beyond normal retirement date of any executive officer of the standing of a Division Superintendent or higher, or any technical or professional officer, his authorized remuneration after normal retirement date may be paid to him either by way of salary or by way of pension plus a salary supplement, as may be determined by the officer and the Comptroller. Was there any reason why this arrangement was not offered to Mr. Bevan?

Mr. J. R. White's reply dated October 9, 1964 to Mr. G. P. Hamilton:

The exact details under which Mr. Bevan was offered this particular assignment to the D.N.D. are not available on my files. My recollection, however, was that Mr. Bevan was asked to take this assignment which would result in deferring his retirement until the assignment was completed. My records do indicate, however, that the question of Mr. Bevan being assigned to D.N.D. resulting in the deferment of his retirement was reviewed and approved by the Board of Directors. The question of an alternative arrangement, as mentioned in your letter, was neither suggested to this office, nor of course discussed with Mr. Bevan. I was not aware that there were alternatives to that provided in Mr. Bevan's case.

[Interpretation]

sion strictement sur la justice et l'équité. Toutefois, lorsque je vérifie mes dossiers, je découvre que le Canadien National aurait pu me payer ma pension en vertu d'un accord de rechange qui avait été en application depuis 1955. Je cite ci-dessous des extraits de la correspondance qui confirment ce point. Lettre de M. G. P. Hamilton, directeur, régime de Pension et de Bien-être, Montréal, en date du 24 septembre 1964 à M. J. R. White, directeur général, télécommunications, Toronto:

M. Bevan déclare que vous lui avez demandé de prendre cette affectation auprès du ministère de la Défense nationale et que vous l'avez informé qu'en accord avec les règlements sur la pension, il ne pourrait recevoir ce salaire plus pension.

En 1955 le Conseil d'administration a décidé que dans n'importe lequel cas où les directeurs ont autorisé ou peuvent autoriser, en vertu des règles sur la pension n° 111 ou 203, la rétention en service au-delà de la date normale de retraite de tout administrateur d'un niveau de surintendant de division ou plus haut, ou de tout fonctionnaire professionnel ou technique, sa rémunération autorisée après la date de retraite normale peut lui être payée au moyen d'un salaire ou au moyen d'une pension plus un supplément de salaire, comme cela peut être arrêté par le fonctionnaire et le contrôleur. Y avait-il des raisons pour lesquelles cet arrangement n'a pas été proposé à M. Bevan?

La réponse de M. J. R. White, en date du 9 octobre 1964 à M. G. P. Hamilton, est la suivante:

Je n'ai pas dans mes dossiers les détails exacts en vertu desquels M. Bevan s'est vu offrir cette affectation particulière auprès du ministère de la Défense nationale. Je me souviens, toutefois, qu'on a demandé à M. Bevan de prendre cette affectation, ce qui aboutirait à retarder sa retraite jusqu'à ce que l'affectation soit terminée. Mes dossiers indiquent toutefois que la question de l'affectation de M. Bevan au ministère de la Défense nationale aboutissant au fait que sa retraite a été retardée a été révisée et approuvée par le Conseil d'administration. La question d'un arrangement autre, tel que vous le mentionnez dans votre lettre, n'a pas été proposée à ce bureau, ni naturellement discutée avec M. Bevan. Je n'étais pas au courant qu'il y avait des solutions de rechange à celles qui avaient été fournies dans le cas de M. Bevan.

[Texte]

[Interprétation]

1615

Because of the defective clause 7(3) in the Pension Plan, I have been deprived of 31 months pension payments. This denial of pension could not have happened had CN management advised the communications department promptly when the 1955 alternative offered to above was approved.

I have just spent 11 minutes on that, Mr. Chairman, and I think in my remaining four minutes, if the Committee will permit me...

The Chairman: With pleasure.

Mr. Bevan: ...I will just say a few words in the Department of Defence.

Mr. Chairman, I have about four minutes remaining of my allotted time and I ask your kind indulgence to permit me to make a few remarks which, I believe, will be of interest to the Committee.

I believe I was chosen for the SAGE project in 1957 because of my previous experience on defence circuits in addition to the savings of that engineer's salary already mentioned. In January 1942, two months after Pearl Harbour, I was assigned to work for two months with the British Columbia Telephone Company and the RCAF on defence circuits between Vancouver and Prince Rupert. The circuits were completed within 18 months.

In March 1943 a Crown company, Defence Communications Limited, with head office in Montreal was formed and I was assigned as Assistant Chief Engineer with my own office and staff in Halifax. This assignment lasted until October 1944. During this period many defence circuits were constructed along the East Coast. During the assignment a Canadian Air Force officer, Wing Commander Manders, came into my office to discuss communications. This is interesting, gentlemen. He stated he had taken part in the Battle of Britain and he was emphatic that the Battle of Britain was won only by a combination of two things, the RAF and the complete communications network including radar which Britain had constructed in 1935.

That is all I have, Mr. Chairman. I will be glad to answer any questions.

The Chairman: Thank you. Mr. Allmand.

22142-54

A cause d'une clause défectueuse du paragraphe 3 de l'article (7) du régime de pension, j'ai été privé de trente et un mois de paiement de pension. Ce refus de payer la pension, n'aurait pas pu se produire si la Direction du Canadien National avait averti le ministère des Communications rapidement quand la formule de rechange de 1955 dont j'ai parlé a été approuvée.

Je viens de passer 11 minutes sur cette affaire Monsieur le président, et je pense que dans les quatre minutes qu'il me reste, si le Comité veut me permettre...

Le président: Avec plaisir.

M. Bevan: Je dirai juste quelques mots sur le ministère de la Défense.

Monsieur le président, j'ai encore environ quatre minutes du temps qui m'est consacré et je vous demande de me permettre de faire quelques remarques qui, à mon avis, pourront intéresser le Comité.

Je crois que j'ai été choisi pour le projet SAGE en 1957 à cause de mon expérience préalable des circuits de défense, en plus des économies du traitement de cet ingénieur déjà mentionné. En janvier 1942, deux mois après Pearl Harbour, j'ai été affecté à un travail pendant deux mois auprès de la *British Columbia Telephone Company* et de l'Aviation royale canadienne pour les circuits de défense entre Vancouver et Prince Rupert. Les circuits ont été complétés en moins de 18 mois.

En mars 1943, une Compagnie de la Couronne, la *Defence Communications Limited*, dont le bureau central se trouve à Montréal, a été formée et j'y ai été affecté comme ingénieur en chef adjoint avec mon propre bureau et personnel à Halifax. Cette affectation a duré jusqu'au mois d'octobre 1944. Pendant cette période, bon nombre de circuits de défense ont été construits le long de la côte Est. Pendant cette affectation, un officier de l'Aviation canadienne, le colonel Manders, est venu à mon bureau pour discuter des questions de communications. Ceci est intéressant, messieurs. Il a déclaré qu'il avait pris part à la bataille de Grande-Bretagne et déclarait que celle-ci avait été gagnée par une combinaison de deux choses, la *Royal Air Force* et le réseau complet de communications, y compris le radar que la Grande-Bretagne avait construit en 1935.

C'est tout ce que j'ai à vous dire, monsieur le président. Je serai heureux de répondre aux questions que l'on pourra poser.

Le président: Merci. Monsieur Allmand.

[Text]

Mr. Allmand: Mr. Bevan, I have great sympathy with your case. The only question in my mind is that if we were to recommend to CNR that they pay pensions at age 65 whether the person worked for the CNR or not, it would become pretty automatic that they would never keep on people after age 65, I would think.

I would approve of your recommendation that if you work for another group...

Mr. Bevan: Yes, I did work for another group entirely.

Mr. Allmand: I would approve of that situation. Were you recommending that even if the pensioner worked at the CNR after age 65 he should still receive his pension.

Mr. Bevan: Yes, definitely, this is done in hundreds of cases.

Mr. Allmand: Do you think the railway...

Mr. Bevan: Just let me explain this, if you do not mind. If a person leaves the CNR and takes his pension, he can be called back within a month, a few weeks, he will receive his salary for which he is working plus his pension. This has happened time and time again.

Mr. Allmand: With the CNR?

Mr. Bevan: Definitely, yes, sir. They are calling in telephone operators, telegraph operators who are retired and they pay them their salary. They do not cut their pension. I state here categorically that at the age of 65 it is a fundamental right to have your pension no matter who you work for.

Mr. Allmand: I see. If we can do it, I guess it would be good. I was under the impression, perhaps, they would not then bother hiring people who were willing to work after age 65.

Mr. Bevan: The Canadian National benefit by this. They have experienced people whom they like, as in my own case, I was experienced. They like to bring these experienced people in; they are doing it all the time. Our chief engineer, Mr. Ford, is working in Montreal now on an assignment.

Mr. Allmand: That is fine. That is all. I will look into it much further. Thank you for the information.

[Interpretation]

M. Allmand: Monsieur Bevan, j'éprouve une grande sympathie pour votre cause. La seule question que je me pose, c'est que si nous demandions au Canadien National de verser les pensions à l'âge de 65 ans, que la personne travaille pour le Canadien National ou non, il serait alors presque automatique qu'il ne conserverait pas de gens après l'âge de 65 ans, à ce que je pense.

J'approuverais votre recommandation à savoir que si vous travaillez pour un autre groupe...

M. Bevan: Oui, j'ai travaillé pour un autre groupe.

M. Allmand: J'approuverais cette situation. Est-ce que vous recommandez que même si le pensionné travaille pour le Canadien National après 65 ans, qu'il devrait encore recevoir sa pension?

M. Bevan: Oui, sûrement, ceci se fait dans des centaines de cas.

M. Allmand: Pensez-vous que les chemins de fer...

M. Bevan: Laissez-moi vous expliquer ceci si vous le voulez. Si une personne quitte le service du Canadien National et reçoit sa pension, et qu'elle est rappelée dans un mois ou quelques semaines, elle recevra le traitement pour lequel elle travaille en plus de sa pension. Ceci s'est déjà produit maintes fois.

M. Allmand: Avec le Canadien National?

M. Bevan: Mais oui, monsieur, avec le Canadien National. Souvent on appelle les opérateurs téléphonistes, des opérateurs télégraphistes qui sont interprètes et on leur paye leur salaire. On ne réduit pas leur pension. Je déclare ici d'une manière catégorique qu'à l'âge de 65 ans c'est un droit fondamental d'avoir sa pension quelque soit l'employeur.

M. Allmand: Je vois. Si nous pouvons le faire je pense que ce sera bien. J'avais l'impression que peut-être ils ne se préoccuperaient pas de recruter des gens qui désiraient travailler après l'âge de 65 ans.

M. Bevan: Le Canadien National en profite. Ils ont les gens expérimentés qu'ils aiment, ainsi dans mon cas, j'étais expérimenté. Ils aiment faire venir ces gens qui ont de l'expérience; ils le font continuellement. Notre ingénieur en chef, M. Ford, travaille maintenant à Montréal où il a été affecté.

M. Allmand: Fort bien. C'est tout. Je vais étudier cette question plus à fond. Merci pour les renseignements que vous m'avez fournis.

Texte]

1620

Mr. Bevan: I wish you would; I would appreciate it.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: How are we for time, Mr. chairman?

The Chairman: Very short, Mr. Trudel.

Mr. Bevan: I could get away in 20 minutes.

Mr. Trudel: It will not be 20 minutes, I assure you, Mr. Bevan.

Mr. Bevan: No.

Mr. Trudel: Do you know of a plan that includes all your recommendations in existence today?

Mr. Bevan: No, I do not. I have heard the speeches of other members, particularly Mr. Pickett. It is my belief that with a properly constituted pension board, 90 per cent of our troubles will be eliminated. I am sure of this. This present pension board is just a farce and is a disgraceful thing. I do not hesitate to say so. I went through the mill on this thing. I wrote and wrote asking for an appearance before the Board but no appearance. It just is not done, as you have heard me quote Mr. MacMillan's practices.

Mr. Trudel: If I may ask you a personal question, Mr. Bevan, what plan did you belong to, 1935 or 1959?

Mr. Bevan: The 1959 plan.

Mr. Trudel: You have mentioned the Department of National Defence. Was this compulsory or elected? Could you refuse the assignment?

Mr. Bevan: I could have refused, yes. I made that quite clear in my statement.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Bevan, were you paid by the Department of National Defence or were you paid by the CNR?

Mr. Bevan: The Department of Defence Production contract called for full payments by the Department of National Defence of my salary and my expenses. In addition to that, Canadian National got a percentage on those salaries and expenses. In addition, of course, I

[Interprétation]

M. Bevan: Je souhaite que vous étudiez cette question; j'apprécierais beaucoup cela.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Combien nous reste-t-il de temps, Monsieur le président?

Le président: Très peu de temps, monsieur Trudel.

M. Bevan: Je dois m'en aller dans 20 minutes.

M. Trudel: Cela ne prendra pas 20 minutes, soyez-en sûr, monsieur Bevan.

M. Bevan: Non.

M. Trudel: Connaissez-vous un régime qui comprenne toutes vos recommandations d'aujourd'hui?

M. Bevan: Non. J'ai entendu les déclarations des autres membres particulièrement celles de M. Pickett. J'ai la conviction qu'avec une Commission des pensions bien constituée, 90 p. 100 de nos ennuis seraient éliminés. J'en suis sûr. L'actuelle Commission des pensions est une farce et un organisme infâme; je n'hésite pas à le dire. J'en ai vu de toutes les couleurs à ce sujet. J'ai écrit plusieurs fois, demandant à comparaître devant la commission, ce qui ne m'a jamais été accordé, ils ne le permettent pas, comme je l'ai dit au sujet des agissements de M. MacMillan.

M. Trudel: Si vous permettez que je vous pose une question personnelle, à quel régime apparteniez-vous, à celui de 1935 ou à celui de 1959?

M. Bevan: A celui de 1959.

M. Trudel: Vous avez mentionné le ministère de la Défense nationale. Était-ce obligatoire ou facultatif? Auriez-vous pu refuser la nomination.

M. Bevan: J'aurais pu refuser, je l'ai indiqué très clairement dans ma déclaration.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Monsieur Bevan était-ce le ministère de la Défense nationale ou le Canadien National qui vous payait?

M. Bevan: Le contrat signé avec le ministère de la Production de Défense stipulait que je serais payé intégralement par le ministère de la Défense nationale, mes frais également. En outre, le Canadien National obtenait un pourcentage sur les traitements et les rem-

[Text]

have mentioned the benefits to their economy of the \$600,000. Canadian National took everything and profited by everything, as I have stated very clearly here.

Mr. Pringle: You actually effectively were paid by the CNR. You received a CNR cheque. It was not a National Defence cheque.

Mr. Bevan: A CNR cheque. They in turn got all their wages, salaries from the Department of Defence Production.

Mr. Pringle: They effectively contracted your services as an employee of the CNR.

Mr. Bevan: Yes.

Mr. Pringle: And this was entered into on the same day as your retirement date?

Mr. Bevan: That is true. I pointed out in my brief here how fortuitous that was for the Canadian National by saving an engineer's salary.

Mr. Pringle: That is true, but at the time that this arrangement was entered into did you point that out to the CNR?

Mr. Bevan: I do not know that I did. However, I did point out to the CNR, in volumes of correspondence, that other people who had taken their pensions, like the gentleman was querying just now, had come back on call and were getting salary plus pensions.

Mr. Pringle: Just a final question for clarification purposes. I too have sympathy because it seems to me that you have been beat out of a lot of money on a little technicality.

Mr. Bevan: Yes, sir.

Mr. Pringle: You state that you were well informed of the arrangements at that particular time.

• 1625

Mr. Bevan: Yes, that is correct.

Mr. Pringle: You were prepared to co-operate and go ahead and did not really realize the ramifications. Is that correct?

Mr. Bevan: That is correct. I would like to comment on that. I will say categorically that had I left within two weeks I would have taken my pension right then and there. Within two weeks, my general manager

[Interpretation]

boursements de frais qui m'étaient versés, j'ai mentionné les \$600,000 dont ils ont bénéficié. Le Canadien National a tout pris.

M. Pringle: En fait c'est le Canadien National qui vous payait, ce sont eux qui vous envoyait le chèque et non le ministère de la Défense nationale.

M. Bevan: Un chèque émis par le Canadien National. A leur tour les sommes destinées à payer les salaires et les traitements leur étaient fournies par le ministère de la Production de défense.

M. Pringle: Ils vous ont donc engagé en tant qu'employé du Canadien National?

M. Bevan: Oui.

M. Pringle: Et ceci a été conclu à la même date que celle de votre retraite?

M. Bevan: C'est exact, j'ai souligné dans mon mémoire comment c'était avantageux pour le Canadien national d'économiser un traitement d'ingénieur.

M. Pringle: Mais au moment où cet accord a été conclu l'avez-vous fait remarquer au Canadien national?

M. Bevan: Je ne pense pas. Néanmoins, j'ai fait remarquer au Canadien national dans plusieurs lettres que je leur ai adressées, qu'il y avait d'autres personnes qui avaient pris leur retraite, comme ce monsieur le demandait à l'instant, étaient revenues travailler à la demande des autorités et recevaient un traitement et une pension.

M. Pringle: Juste une dernière question. Je comprends votre situation, car il me semble que l'on vous a fait perdre beaucoup d'argent pour une question d'ordre administratif.

M. Bevan: Oui, monsieur.

M. Pringle: Vous déclarez que vous étiez au courant des arrangements à ce moment-là.

M. Bevan: Oui, c'est exact.

M. Pringle: Vous étiez prêt à accepter et n'étiez pas au courant des ramifications?

M. Bevan: C'est exact. Je voudrais faire un commentaire à ce sujet. Si j'avais quitté dans l'espace de deux semaines, j'aurais bénéficié aussitôt de mes droits à la pension, car mon directeur général m'aurait rappelé, il me l'a

[Texte]

would have called me back. I have known that and I have had that from him. Having been called back, I would have my pension and nothing to stop it. This is a statement of facts in many, many cases.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Actually, Mr. Bevan, what you are saying here is that the pension plan is based on retirement age at 65 years. You pay into it accordingly and therefore should be able to collect it when you reach 65 years, no matter what you are doing at that time.

Mr. Bevan: Yes, that is correct.

Mr. Horner: It is based on that premise.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not disagree with Mr. Bevan's recommendations about the set-up of the Pension Board. I notice you suggest one member from nonschedule employees. What does he mean by nonschedule employees? Does he not feel that there would be some danger that the nonschedule employee member would very likely be from management which would still leave the Board loaded with a management point of view because a management person is also a nonschedule employee? How would you select him?

Mr. Bevan: I cannot foresee that because knowing what a wretched mess this present Pension Board consists of, I cannot see any nonschedule employee coming in and supporting management. Just the same as the pensioners and just the same as the schedule people pick their right man, we nonschedule employees would pick the right man for that job.

Mr. Benjamin: Do nonschedule employees have an association of some kind or some mechanism by which you could pick a representative?

Mr. Bevan: No, I am sorry. They are not unionized or have any associations.

Mr. Benjamin: No professional association or anything like that?

Mr. Bevan: Professional engineers have and I presume that our lawyers in the legal department have their professional associations. It might be a good plan to be able to pick one from that group, particularly the lawyers.

[Interprétation]

dit lui-même, et ayant été rappelé, j'aurais touché ma pension et rien n'aurait pu m'en empêcher. Les choses se passent ainsi dans beaucoup de cas.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: En fait, vous voulez dire que le régime des pensions est basé sur l'âge de la retraite à 65 ans. Vous y contribuez, par conséquent vous devriez pouvoir toucher votre pension quand vous avez atteint vos 65 ans, quelles que soient vos activités à ce moment-là.

M. Bevan: Oui, c'est exact.

M. Horner: Il est basé sur cet avancé.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne suis pas en désaccord avec monsieur Bevan en ce qui concerne l'organisation de la Commission des pensions. J'ai remarqué que vous avez mentionné un employé parmi les employés non titulaires. Qu'entend-il par employé non titulaire? Ne craint-il pas qu'il y aurait un certain danger que ce membre employé temporairement appartiendrait à la direction, ce qui laisserait des fonds à la Commission au niveau de la direction parce qu'un membre de la direction est également un employé non titulaire. Comment le choisiriez-vous?

M. Bevan: Je ne peux pas prévoir cela, parce que sachant comment la présente Commission de pension est infâme je ne vois pas comment un employé non titulaire pourrait donner son appui à la direction.

De même que les retraités et les employés titulaires choisissent l'homme qu'il faut, nous en ferons de même pour ce poste.

M. Benjamin: Les employés temporaires ont-ils une association ou un moyen quelconque de choisir un représentant?

M. Bevan: Non, je regrette, ils ne sont pas syndiqués et n'ont pas d'association.

M. Benjamin: Aucune association professionnelle, rien de ce genre?

M. Bevan: Les ingénieurs professionnels en ont une et je présume que les avocats de la division juridique en ont une, il serait bon de choisir un représentant dans ce groupe, particulièrement un avocat.

[Text]

Mr. Benjamin: You have no suggestions as to how nonschedule employees would go about picking that employee.

Mr. Bevan: No, I am sorry I have not. I am sure it could be one of those things that could be overcome for the benefit of all. The present set-up is putrid. You must admit that. Therefore, I propose trying to get four members to match the four members of management with a neutral chairman. Maybe we can work around that and improve on it but as a basis I think it is all right.

Mr. Benjamin: Would you consider it as feasible if you were to say three members appointed by the unions, one of whom shall be a nonschedule employee. Would that be a practical way, sir?

Mr. Bevan: Yes, I would welcome that. I think that would be a solution to it.

Mr. Benjamin: Fine, Mr. Chairman.

The Chairman: We want to thank you very much, Mr. Bevan for coming. I hope you have enough time to meet your plane.

Mr. Bevan: Just before I go, I have the exhibit No. 1 here of the 1963 Pension Report. It is fantastic when you read it. This is the first annual report. I read it in my brief. I put shareholders in quotation marks and your pension is in italics. They have the audacity to say that the shareholders will take pride in reading it.

The Chairman: I would like to call upon Mr. Frederick Albert O'Grady at this time.

• 1630

Mr. Frederick Albert O'Grady (64 Epworth Avenue, Ottawa 5, Ontario): The following is a statement to the House of Commons Standing Committee on Transportation and Communications, with reference to the CNR Pension Plan. It is submitted by F. A. O'Grady, former B. of R.T. General Chairman, and by other CNR pensioners in the Ottawa area.

Gentlemen, the following comments and suggestions reflect the opinions of CNR pensioners generally as learned from years of association with CNR pensioners and pensioners' associations. They are respectfully submitted in the hope that they may be of some information to the members of this Standing Committee.

Prior to 1935 CNR employees were covered by a company pension plan which was administered by the company entirely at their own

[Interpretation]

M. Benjamin: Vous n'avez aucune proposition au sujet de la façon que s'y prendrait les employés non titulaires dans ce choix?

M. Bevan: Non, je n'en ai pas. Je suis certain que ce pourrait être une de ces choses qui pourraient être résolues au profit de tous. L'organisation actuelle est pourrie, vous devez bien l'admettre. Par conséquent, je propose que l'on trouve quatre membres qui contrebalanceraient les quatre membres de la direction et un président qui serait neutre. Ce pourrait être la base d'une solution.

M. Benjamin: Considériez-vous comme réalisable, que trois membres soient nommés par les syndicats, l'un d'entre eux serait un employé non titulaire. Serait-ce un moyen pratique?

M. Bevan: Oui, j'accepterais cette solution.

M. Benjamin: Très bien, M. le président.

Le président: Nous vous remercions d'être venu, j'espère que vous aurez le temps de prendre l'avion.

M. Bevan: Avant de m'en aller, j'ai ici le document n° 1 du rapport de 1963 sur les pensions. C'est renversant de voir ce qu'il contient. C'est le premier rapport annuel, je l'ai cité dans mon mémoire, j'ai mis « Actionnaires » entre guillemets et « votre pension » en italique. Ils ont l'audace de dire que les actionnaires seront fiers de le lire.

Le président: Je voudrais appeler monsieur Frederick O'Grady.

M. Frederick Albert O'Grady (64 avenue Epworth, Ottawa 5, Ontario): Ce qui suit est une déclaration adressée au Comité permanent de la Chambre, sur les transports et les communications, au sujet du régime de pensions du Canadien national. Elle est présentée par M. F. A. O'Grady ancien président général de la *Brotherhood of Railroad Trainmen* et d'autres retraités vivant dans la région d'Ottawa.

Messieurs, les commentaires et les propositions suivantes reflètent les opinions des retraités du Canadien national en général que nous avons appris au cours de nos années de rapport avec ces derniers et les associations de retraités. Elles sont respectueusement soumises dans l'espoir qu'elles renseigneront les membres de votre Comité permanent.

Avant 1935 les employés du Canadien National bénéficiaient d'un régime de pensions de la Compagnie qui était administré

[Texte]

expense. Upon reaching the age of 65 employees were granted a pension on the basis of 1 per cent of their average earnings for each year of service.

On January 1, 1935, the CNR Contributory Pension Plan was established and pension rules provided that the employee could contribute up to 10 per cent of his earnings and the company would match his contributions up to 5 per cent. The amount of his pension was to be the pension that could be bought with the amount of money accumulated to the employee's credit through the joint contributions of employee and company, plus the basic pension which had been earned by the employee under the terms of the noncontributory plan prior to 1935. Participation in the new plan was not made compulsory and many of the employees opted out of the plan and they were granted a pension upon retirement of \$300 per year or the amount of their basic pension earned prior to 1935, whichever was the greater, but there would be no increase in their pension for service after January 1, 1935. This appears to have been a very harsh decision, although many defended the rule on the grounds that all employees had an opportunity to join the new plan if they wished.

In 1952 Part 2 of the pension plan was established and the provisions of the new plan were retroactive to the last date of entering the service. This set a precedent for making new rules retroactive, and it could be argued that any further changes in the rules could be made retroactive to cover those already on pension. Also, those employees who did not choose to join the new plan were allowed to continue in Part 1 with no loss of benefits and again it could be argued that the same privilege should have been extended to those employees who had elected to remain in the noncontributory plan.

Employees who retire continue to participate in the pension plan. They participate in a more vital way when they reach that age for which the pension plan was intended to provide. Since the purpose of a pension plan is to protect all who continue in the plan, including those who have retired, all participants are entitled to all benefits, including

[Interprétation]

par la compagnie intégralement à ses frais. Quand ils avaient atteint l'âge de 65 ans ils recevaient une retraite sur la base de 1 p. 100 de la moyenne de leurs gains pour chaque année de service.

Le 1^{er} janvier 1935, le régime contributif de pensions du Canadian national a été établi et des règlements relatifs aux pensions élaborés prévoyant que l'employé contribuerait jusqu'à concurrence de 10 p. 100 de son salaire et que la compagnie de son côté verserait des contributions s'élevant à 5 p. 100. Le montant de la pension de l'employé devait être celle qu'il devait obtenir grâce à l'argent accumulé à son crédit par le truchement des contributions conjointes de l'employé et de la compagnie ainsi que la retraite de base qu'avait gagné l'employé en vertu des termes du régime non contributif antérieur à 1935.

L'adhérence au régime ne fut pas rendue obligatoire et beaucoup d'employés choisirent de ne pas y participer. Au moment de leur retraite une pension de \$300 ou le montant de leur pension de base gagnée pour les années antérieures à 1935, leur était versé, mais il n'y aurait pas d'augmentation de leur pension pour service après le 1^{er} janvier 1935.

Cette décision semble dure, bien que beaucoup défendent ce règlement, disant que les employés avaient la possibilité d'adhérer au nouveau régime s'ils l'avaient voulu.

En 1952, la deuxième phase du régime fut établie et les dispositions du nouveau régime étaient rétroactives jusqu'à la dernière date d'embauche.

Cette décision créa un précédent pour rendre de nouveaux règlements rétroactifs et l'on pourrait soutenir que toute autre modification apportée aux règlements pourrait être déclarée rétroactive pour couvrir ceux qui étaient déjà à la retraite. Également, ceux qui ne choisirent pas d'adhérer au nouveau régime eurent la possibilité de participer à la phase 1 sans aucune perte de bénéfice et à nouveau on aurait pu dire que le même privilège aurait dû être accordé aux employés qui avaient choisi de garder le régime non contributif. Les employés qui prennent leur retraite continuent de participer au régime de pension. Ils le font de façon plus vitale quand ils atteignent l'âge pour lequel le régime était destiné à leur apporter des bénéfices.

Puisque l'objet d'un régime de pensions est de protéger tous ceux qui continuent à y adhérer, y compris ceux qui ont pris leur retraite, tous les participants ont droit aux bénéfices, y compris les modifications avantageuses. Ce serait une application du précédent de rétroactivité établi en 1952.

[Text]

beneficial amendments. This would be an application of the precedent of retroactivity which was established in 1952.

It should be remembered that those who continue in the service automatically increase their pensions following each wage increase. For instance, between 1961 and 1969 wage rates increased more than 35 per cent. In addition to the increase in pensions resulting from general wage increases, those employees who retired after 1965 received 12.5 per cent more of average earnings than those who retired in 1961 or earlier. As a result, an employee who was earning \$4,000 a year at the time of retirement in 1961, with allowable service of 40 years, would receive a pension of about \$1,900, whereas an employee with the same years of service retiring from the same position in 1968 would receive a pension of approximately \$3,240.

It is our contention that when it was found that the condition of the pension fund justified an increase in pensions of 12.5 per cent of average earnings, this increase should first have been applied to those who needed it most, the pensioners who could no longer increase their average earnings but who must pay the same inflated prices and increased taxes as those who had enjoyed increases in earnings.

Wage increases are secured by arguing that such increase is necessary in order to maintain the standard of living. Pensioners have the same right to maintain the standard of living that their pension provided at the time of their retirement. Therefore all pension plans should contain an escalator clause. This fact is recognized by many governments and other employers.

• 1635

In 1969 the union representing Ontario Hydro workers requested an increase in pension credits from 70 per cent of average earnings to 80 per cent of an employee's best five-years salary. They also requested an improvement in pensions for those who retired before 1948, for widows of pensioners as well as the cost-of-living escalator clause.

Imperial Oil Limited voluntarily made bulk payments of \$485,000 to about 1,500 pensioners, an average of \$323 for each pensioner included. The bulk payments were decided on to ease the hardship position of the company's lower income pensioners who retired before 1966.

[Interpretation]

On ne devrait pas oublier que ceux qui continuent à travailler font automatiquement augmenter leur pension après chaque augmentation de salaire. Par exemple, entre 1961 et 1969, les taux de salaire ont augmenté de 35 p. 100. En plus de l'augmentation des pensions résultant de l'augmentation générale des salaires, les employés qui ont repris leur retraite après 1965 ont reçu 12.5 p. 100 de plus en revenu moyen que ceux qui ont pris leur retraite en 1961 ou antérieurement. En conséquence, un employé qui gagnait \$4,000 par an au moment de sa retraite en 1961 avec une période de service reconnue de 40 ans, toucherait une pension de \$1,900, tandis que l'employé ayant le même nombre d'années de service et prenant sa retraite en occupant le même poste toucherait une pension de \$3,240. Nous contestons le fait que lorsqu'il fut découvert que les conditions du fonds de pension justifiaient une augmentation des pensions de 12.5 p. 100 des gains moyens, cette augmentation aurait dû être accordée à ceux qui en avaient le plus besoin, à savoir les pensionnés qui ne pouvaient plus augmenter leurs salaires moyens, mais qui doivent payer les mêmes prix élevés et les mêmes impôts majorés que ceux qui bénéficient d'augmentation de salaires.

Les augmentations de salaires sont obtenues en soutenant que de telles augmentations sont nécessaires afin de se maintenir au niveau de vie. Les pensionnés ont le même droit de se maintenir au niveau de vie que leur pension leur a offert au moment de leur retraite. Par conséquent tous les régimes de pensions devraient contenir une disposition prévoyant des augmentations. Ce fait est admis par plusieurs gouvernements et employeurs.

En 1969 le syndicat représentant les employés d'Hydro-Ontario a demandé une augmentation des crédits de pensions de 70 p. 100 de gains moyens à 80 p. 100 du salaire des cinq meilleures années d'un employé. Ils ont également demandé une amélioration des pensions pour ceux qui ont pris leur retraite ainsi que la disposition d'augmentation. *Imperial Oil Ltd.* a volontairement versé globalement \$485,000 à environ 1,500 pensionnés soit une moyenne de \$323 pour chaque pensionné intéressé.

Les versements globaux ont été décidés pour alléger la situation de pensionnés de la compagnie recevant un revenu inférieur et qui ont pris leur retraite en 1966.

[Texte]

International Nickel of Canada announced pension increases ranging from 4 per cent to 25 per cent for employees who retired in 1964 or earlier.

The Automobile Workers' pension plan includes an escalator clause, and in the United States a similar clause is found in their social security plan.

The Canadian government has twice increased the pensions of their retired employees and the CNR pensioners feel that as former employees of a Crown corporation they are entitled to the same consideration as government employees.

A comparison of pension plans will reveal that the CNR pension plan produced a small percentage of average earnings for years of service for employees retired before 1962 than practically all those of large industries and all levels of government.

Pensioners must pay the full price for medical and hospital coverage and the money paid for this insurance has been taxed as personal income. On the other hand, those still working and enjoying inflated wages have their health plans wholly or partly paid for by their employers and those payments made by the employers are not reported as income and are not taxed as personal income.

A news item in the *Ottawa Journal* stated that the 115,000 member Public Service Alliance of Canada kept up unrelenting pressure on Prime Minister Trudeau and his predecessor, Lester B. Pearson, to grant former government employees pension increases. Unfortunately railroad employees, who during all their working years were represented by strong labour unions, find that upon retirement they are left without representation as union officers concentrate their efforts on improving the pension plan for those employees continuing in the service but they make no attempt to secure increases in pensions for those living on pitifully small incomes and who have no solution for their problems except to tighten their belts. This lack of representation after retirement leaves railroad pensioners at a serious disadvantage as compared to retired civil servants, automobile workers, and so on, whose labour unions continue to work in their interests after they are retired.

Upon the occasion of their retirement Canadian National employees receive a letter

[Interprétation]

International Nickel of Canada a annoncé des augmentations de pension allant de 4 à 25 p. 100 par employé ayant pris leur retraite en 1964 ou antérieurement.

Le régime de pensions des ouvriers de l'industrie de l'automobile comporte une clause d'indexation et aux États-Unis une disposition semblable figure dans leur régime de sécurité sociale. Le gouvernement canadien a augmenté deux fois les pensions de ses retraités et les employés du Canadien National qui est une corporation de la Couronne ont le sentiment d'avoir droit aux mêmes considérations que les employés du gouvernement.

Une comparaison des régimes de pension révélerait que celui du Canadien National a produit un pourcentage de gains moyens pour les années de service d'employés ayant pris leur retraite avant 1962 inférieur à la plupart de ceux des grosses industries et de tous les échelons du gouvernement.

Les pensionnés doivent payer plein tarif pour les frais hospitaliers et médicaux et l'argent versé pour de telles assurances a été imposé en tant que revenu personnel.

D'autre part ceux qui continuent à travailler obtiennent des salaires plus élevés, leurs régimes de santé sont subventionnés en partie ou intégralement par leur employeur et ces paiements faits par l'employeur ne sont pas considérés comme revenu et imposés comme tel.

Dans un article de l'*Ottawa Journal*, on pouvait lire que 115,000 membres de l'Alliance de la Fonction publique du Canada ont demandé constamment au premier ministre, M. Trudeau et à son prédécesseur M. Lester B. Pearson, d'accorder aux anciens employés du gouvernement à la retraite des augmentations de pension. Malheureusement, les employés des chemins de fer qui, durant leurs années de service, étaient représentés par des syndicats puissants, découvrent qu'après la retraite ils ne sont pas représentés, les délégués syndicaux concentrant leurs efforts à l'obtention d'amélioration du régime de pensions pour ceux qui continuent à travailler, mais ils n'essaient pas d'obtenir d'augmentations de pension pour les pensionnés ayant des revenus très réduits et n'ayant d'autre alternative que de se serrer la ceinture. Ce manque de représentation après la mise à la retraite laisse les employés des chemins de fer dans une situation désavantageuse en comparaison de celle des fonctionnaires retraités, des ouvriers de l'industrie de l'automobile et bien d'autres, dont les intérêts sont protégés par les syndicats, après qu'ils ont pris leur retraite.

A l'occasion de la mise à la retraite, les employés du Canadien National reçoivent une

[Text]

from management congratulating them on their years of faithful service and their fine records and assuring them that although they are retiring from active service they will always be considered as members of the Canadian National family. Those pensioners who receive monthly pensions of \$25 or a little more, and the thousands who believed that they had provided for their years of retirement by their years of faithful service and regular contributions to the pension fund, may well wonder what are the benefits are of still being considered members of the Canadian National family. It is a matter of simple justice that there should be a thorough review of the CNR pension plan, and pensioners who retired prior to 1965 should be given the benefit of the 12.5 per cent of average earnings which had been given to other employees by increasing the 1 per cent per year for the first 20 years and 1.25 per cent for the next ten years of allowable service to 1.5 per cent per year for each year of their entire service.

The Canadian National Pension Board is quite well aware of the pensioners' situation but has taken the firm stand that they have no funds available to increase pensions. This does not appear to be borne out by the financial statement which shows that since the beginning of the contributory plan in 1935 the pension fund has grown to a fantastic \$1.4 billion. Also the Company must have found that there was money to spare in the fund when in 1962 they increased pension credits for the first 20 years of service by 5 per cent of average earnings and a few years later applied a further increase of 7.5 per cent of average earnings for the first 30 years of service, with the result that an employee who retired in 1961 was allowed 32.5 per cent of average earnings for the first 30 years of service, while one who retired in 1965 was allowed 45 per cent for the first 30 years.

● 1640

Also, about 1966 employees were given the opportunity to retire at age 60 with a pension equal to what they would have earned at age 65. During those five years the employee would be drawing a pension which would be 7.5 per cent of average earnings above what he had earned and he would be relieved of contributions.

The difference, the company said, would be paid from general revenue instead of from the pension fund, but presumably the payments from the general revenue would cease at the end of five years and the full pension, including the unearned portion will be paid

[Interpretation]

lettre de la direction les félicitant de leurs années de service dévoué et de leurs bons états de service, les assurant également que, bien qu'ils soient à la retraite, ils seront toujours considérés comme membres du corps d'employés du Canadien National. Les pensionnés qui reçoivent des pensions mensuelles de \$25 ou un peu plus et les milliers d'entre eux qui ont cru avoir contribué à la sécurité de leurs années de retraite par leurs années de service dévoué et les contributions régulières au fonds de pension peuvent bien se demander quels bénéfices il y a à être encore considérés comme membres du corps d'employés du Canadien National. C'est une question de simple justice que le régime de pensions du Canada national soit révisé et les pensionnés qui ont pris leur retraite avant 1969 devraient bénéficier des 12.5 p. 100 sur les gains moyens accordés aux autres employés, en augmentant les 1 p. 100 pour les 20 premières années et les 1.25 p. 100 pour les 20 années suivantes de service reconnu à 1.5 p. 100 par an pour chaque année de leur service dans sa totalité.

La Commission des pensions du Canadien National est au courant de la situation des pensionnés, mais a déclaré fermement qu'elle ne dispose pas de fonds pour augmenter les pensions. Ceci ne semble pas être prouvé dans l'état financier indiquant que depuis les débuts du régime contributif de 1935 le fonds de pensions a atteint le chiffre astronomique de 1.4 milliard de dollars. La compagnie a dû également se rendre compte qu'il y a des fonds disponibles quand, en 1962, ils ont augmenté les crédits de pensions pour les 20 premières années de service de 5 p. 100 par salaire moyen et quelques années plus tard, ils ont appliqué une autre augmentation de 7.5 p. 100 sur les salaires moyens pour les 30 premières années de service, ceci ayant pour résultat qu'un employé ayant pris sa retraite en 1961 bénéficiait de 32.5 p. 100 de son salaire moyen pour les 30 premières années de service, tandis qu'un employé prenant sa retraite en 1965 bénéficiait de 45 p. 100 pour les 30 premières années de service. Également, en 1966 les employés obtinrent la possibilité de prendre leur retraite à l'âge de 60 ans avec une pension égale à ce qu'ils auraient gagné à l'âge de 65 ans. Durant ces cinq années, l'employé toucherait une pension équivalant à 7.5 p. 100 des gains moyens au-dessus de ce qu'il avait gagné et il serait exempté de verser des contributions. La différence, selon la compagnie, serait versée à même des revenus généraux au lieu de la caisse de retraite. Mais on présume que les versements des revenus généraux cesseraient à la fin des cinq ans et que la pension entière, y compris la partie non gagnée, serait versée à même la caisse de

[Texte]

from the pension fund. Also, the company instituted a plan whereby employees would be paid as much as one year's pay, an inducement to retire five years or less before reaching the retirement age of 65.

Those generous offers by the railroad to men still in the service are very difficult to understand when compared to the shabby treatment of its pensioners and seem to contradict the claims of the company that there are no funds available to increase pensions.

The money in the pension trust fund belongs to the employees and the pensioners. It is not desirable nor practicable that the company should maintain absolute control over such a huge fund which does not form part of the revenues nor assets of the company. The Pension Board consists of four officers of the company, appointed by the directors, and three members elected by the General Chairman. From among the four members appointed by them, the Directors of the company appoint a Chairman of the Board. An officer appointed by the company manages the operation of the Pension Plan and acts as Secretary of the Board. The representatives of the employees on the Board are in the minority and can hold no office on the Board. Although the Pension Board is completely controlled by the company, no decision of the Board can become effective until approved by the company Board of Directors. Thus, it may be said, the real owners of the pension trust fund have no authority in the formation of pension plan policy.

The fact that the Company has failed to contribute its share to the fund and has accumulated a huge debt to the fund, indicates that there is a need for closer scrutiny of the administration of the fund, in the interests of the employees and the pensioners. It is the opinion of the pensioners that if the money in the trust fund were invested at the most favourable rate of interest available and if the company paid a more realistic rate of interest on their deficiency, there would be much more money available to increase pension payments.

One rule of the pension plan stipulates that contributions by an employee who later resigns will, unless application for refund of his contributions is made by the employee, become the property of the company. The rule should be changed to provide that such contributions not claimed by the employee, should remain in and become part of the pension fund.

[Interprétation]

retraite. Aussi, la compagnie a institué un régime par lequel les employés recevraient même jusqu'à une année de salaire pour les encourager à se retirer cinq ans ou même plus avant l'âge de la retraite qui est de 65 ans.

Ces offres généreuses de la part des chemins de fer à ceux qui sont toujours en service sont très difficiles à comprendre lorsqu'on les compare au piètre traitement de ses retraités. Elles semblent contredire les dires de la compagnie qui prétend qu'aucun fonds n'est disponible pour augmenter les pensions.

L'argent de la caisse de retraite appartient aux employés et aux retraités. Ce n'est pas souhaitable ni pratique que la compagnie maintienne un contrôle absolu sur une si vaste somme qui ne fait partie des revenus ni de l'actif de la compagnie. La Commission des pensions consiste en quatre agents de la compagnie nommés par les directeurs et de trois membres élus par les présidents généraux. Parmi les quatre membres nommés par eux, les directeurs de la compagnie nomment un président de la Commission. Un agent nommé par la compagnie dirige l'exploitation du régime de pensions et agit en tant que secrétaire de la Commission. Les représentants des employés de la Commission sont en minorité et ne peuvent détenir aucun poste à la Commission. Même si la Commission des pensions est contrôlée entièrement par la compagnie, aucune décision de la Commission ne peut entrer en vigueur avant d'être approuvée par le conseil d'administration de la compagnie. On peut donc dire que les vrais propriétaires de la caisse de retraite n'ont aucune autorité dans l'élaboration de la politique du régime de pensions.

Le fait que la compagnie n'a pas contribué sa part à la caisse et a accumulé une dette énorme pour la caisse, indique qu'on a besoin d'examiner d'un peu plus près l'administration de la caisse dans l'intérêt des employés et des retraités. Les retraités sont d'avis que si l'argent de la caisse était investi au taux d'intérêt le plus favorable, et si la compagnie versait un taux plus réaliste d'intérêt sur les déficits, il y aurait beaucoup plus d'argent pour augmenter les pensions.

Un règlement du régime de pensions stipule que les contributions d'un employé qui démissionne, à moins que celui-ci ne formule une demande de remboursement des contributions, deviendront la propriété de la compagnie. Ce règlement devrait être changé pour prévoir que ces contributions non réclamées par l'employé doivent demeurer et faire partie de la caisse de retraite.

[Text]

Another rule of the pension plan, under the heading of "funding," states as follows: "The Company will contribute each year to the fund, such amounts as are recommended by its technical advisors qualified to do so under the Pension Benefits Standards Act, over and above the contributions of the contributors, to meet the cost of the benefits arising in respect of that year, and such other amounts as the Company may be required to contribute under the said Act to provide the benefits specified in these rules." This rule is very vague and apparently fails to obligate the company to specific contributions as it appears that if contributions of employees plus the interest on the fund are sufficient to meet the cost of benefits arising in respect of that year, the company would then not be required to make any contribution to the fund. The intent of this rule should be clearly defined and the employees and the pensioners should be made aware if the company is actually contributing to the fund or if the employees' contributions are actually covering the total cost of pension payments.

We believe there is sufficient evidence that there should be a thorough investigation of the Canadian National Pension plan and that the audit of the fund should be made by a committee appointed by the government, rather than by the company.

Pensioners should no longer be abandoned to their fate from the date of their retirement, but should share in the benefits of all improvements in the rules which provide increased credits for years of service, including the increased percentages in average earnings which became effective between the years of 1961 and 1966. We believe this can only be accomplished by government intervention and we urge the members of this Standing Committee to give sympathetic consideration to this request.

• 1645

Mr. Chairman, the undersigned pensioners wish to express their appreciation for the opportunity to appear before this Standing Committee and thank you and the members of the Committee for the courtesy shown them, signed Mr. F. A. O'Grady; Mr. A. L. MacKenzie; Mr. Ron Carkner; Mr. Guy E. Moon; Mr. Stanley W. Malyon; Mr. A. H. Manners and Mr. Thomas Garner McKee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. O'Grady. Mr. Thomas (Moncton).

[Interpretation]

Selon un autre règlement du régime de pensions qui porte l'en-tête, «Fonds», on dit ce qui suit. «La compagnie contribuera chaque année à la caisse les montants recommandés par ses conseillers techniques, qui ont droit de ce faire, en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pensions, en plus des contributions des cotisants, afin de défrayer le coût des bénéfices à l'égard de cette année-là et de tels autres montants que la compagnie peut être tenue de contribuer en vertu de ladite loi pour prévoir les avantages précisés dans les règlements.» Le règlement est très vague et apparemment n'oblige pas la compagnie à des contributions précises, étant donné que toutes les contributions des employés, en plus des intérêts qui sont suffisants pour défrayer les pensions de cette année sont versés à la caisse et qu'alors la compagnie n'est pas tenue de faire quelque versement à la caisse. L'intention et l'objectif de ce règlement devraient être définis de façon très claire. Les employés et les retraités devraient savoir si la compagnie contribue effectivement à la caisse ou si les contributions des employés en fait couvrent le coût total des pensions.

Nous croyons qu'il y a suffisamment de preuves à l'effet qu'il doive y avoir une enquête approfondie du régime de pensions du Canadien National et que la vérification de la caisse devrait se faire par un Comité nommé par le gouvernement plutôt que par la compagnie.

Les retraités ne doivent plus être abandonnés à leur sort à partir de la date de leur retraite, mais devraient partager les avantages de toutes les améliorations apportées aux règlements qui prévoient une augmentation des crédits selon les années de service, y compris aussi le pourcentage accru des revenus qui sont entrés en vigueur au cours des années 1961 à 1966. Nous croyons que ceci ne peut se faire que grâce à l'intervention du gouvernement et nous exhortons les membres de votre Comité à nous accorder une attention sympathique.

Monsieur le président, les soussignés veulent exprimer leur appréciation d'avoir comparu devant votre Comité et remercier les membres du Comité de la courtoisie qu'on leur a montrée, signé: MM. F. A. O'Grady; A. L. Mackenzie; Ron Carkner; Guy E. Moon; Stanley W. Malyon; A. H. Manners; Thomas Garner McKee.

Le président: Merci monsieur O'Grady. Monsieur Thomas (Moncton).

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman and Mr. O'Grady, I am very interested in two or three statements you make on page four. In effect you are saying that the operation of the CN pension fund or the operation of the fund vis-à-vis the union is different than most pension funds in the government or in industry. In fact, you are saying the union has not concerned itself with the interest of the pensioner once he takes his pension and as far as the union is concerned he is gone, whereas apparently you are saying that in industrial pension funds or even in civil service pension funds, the union does concern itself with the pensioners. Is this exactly correct?

Mr. O'Grady: Yes, I think it is a matter of public knowledge taken from time to time from news items in the press that report the activities of the unions representing those other workers. I would like to refer briefly to a list of recommendations that were made recently with regard to revision of the CNR pension plan by the labour representatives on the Pension Board. They had been requested to submit some suggestions and they submitted a long list of suggestions which included that the pension credits per year of service should be increased by 2 per cent per year. They recommended an earlier retirement age without loss of pension. They recommended increased benefits for widows and other beneficiary survivors, but they made no reference at all to the pensioners.

I think that means that what I have said is a legitimate statement of fact. I must say here that the officers of my own union have assured me from time to time that they sympathize with the pensioners and are prepared to do what they can to help them, but the fact remains there never has been an increase in the pension of a retired railroad man. Other employees have had, as I have quoted, increases in their pensions, but the pensions of retired railroad men have never been increased and I have no record that the General Chairman's association has made requests for such increases.

Although I know from time to time at the General Chairman's association meetings they do make recommendations, there is no evidence that there is any pressure on these recommendations and certainly the papers submitted by the labour representatives on the Pension Board to the company for the revision of the plan make it clear that the

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, monsieur O'Grady, je suis très intéressé par deux ou trois déclarations que vous formulez à la page 4 de votre mémoire. En fait, ce que vous dites que l'administration de la caisse de retraite du CN vis-à-vis du syndicat est différente de la plupart des caisses de retraite du gouvernement ou de l'industrie. En fait, vous prétendez que le syndicat ou les syndicats plutôt ne se sont pas préoccupés des intérêts des retraités une fois qu'ils ont pris leur retraite. En ce qui concerne les syndicats, ils sont tout simplement partis, alors que dans l'industrie ou même pour ce qui est du fonctionnarisme, le syndicat se préoccupe justement des retraités. Est-ce exact?

M. O'Grady: Oui, je crois que c'est généralement connu du public, car de temps à autre on trouve des reportages, dans les journaux, qui font rapport sur l'activité syndicale, qui représente ces autres travailleurs. J'aimerais mentionner brièvement une liste de recommandations formulées récemment à l'égard de la révision du régime de pensions du CN par les représentants syndicaux à la Commission de pensions à qui on avait demandé de formuler des suggestions. Ils ont donc dressé une longue liste de recommandations, y compris le fait que les crédits moyens par années de service devraient être portés à 2 p. 100 par année. Ils ont aussi recommandé un âge de la retraite anticipé sans perte de pension et une augmentation des prestations pour les veuves et autres survivants, mais on n'a pas mentionné du tout les retraités.

Je crois que cela indique probablement que ce que j'ai dit était vraiment légitime. Je dois ajouter ici que les agents de mon propre syndicat m'ont assuré de temps à autre qu'ils ont beaucoup de sympathie pour les retraités et sont prêts à faire ce qu'ils peuvent pour les aider. Le fait demeure toutefois qu'il n'y a jamais eu une augmentation dans la pension d'un cheminot à sa retraite. D'autres employés, comme je l'ai dit, ont eu une augmentation de leur pension, mais les pensions des cheminots retraités n'ont jamais été augmentées. Je n'ai pas de faits pour indiquer que l'Association des présidents généraux ait formulé une demande pour de telles augmentations.

Quoi que je sache, que de temps à autre, l'Association des présidents généraux à leur réunion formule des recommandations, il n'y a pas de documentation à l'effet qu'il y a eu des pressions exercées à la suite de ces recommandations, et le document présenté par les représentants syndicaux à la Commission de pensions, pour une révision du régime de

[Text]

consideration of these railroad unions is for the continuing employee.

I think that is understandable. There is possibly a matter of politics involved because when the employee is hired he no longer has a vote for the election of labour representatives and, of course, the labour representatives must stand for election every four years. So I think that would explain why I believe it is a fact.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, Mr. O'Grady, we have had suggestions that possibly the pensioner should be represented on this Pension Board. Would that help to correct the situation?

•1650

Mr. O'Grady: I would say that definitely the pensioner should be represented on the Board, but of course that brings up the problem of how such a representative would be elected and that is something I think we should look forward to. Pensioners are not a well organized group at the present time. It would present a problem, but we should have representation on the Board.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman and Mr. O'Grady, it seems to me that reading through the various briefs, I do not think it is actually fair to say that the CNR is not living up to its obligations. It may be fair to say that the contract as it presently exists is not fair, but as I understand it this contract goes back to 1935 and then to 1952. It could be that this contract is non-negotiable. This could be a bad feature if this is true. Is this true? The original terms must have been agreed to by a union and management. I am just trying to develop a point here. Do you see what I am getting at?

Mr. O'Grady: I understand your question. I think the plan has been approved and that changes in it have been approved from time to time. But still there is no agreement between the committees that approved this pension plan. The only agreement is between the Company and the employee who signs this.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, Mr. O'Grady, is it fair to say that your position would be that there can be no improvement in this contract until the composition of the Board is changed so that the Company would not have the final arbitrary decision? In other words, we could recommend that the benefits be increased to 2 per cent or a recommended

[Interpretation]

retraites, nous indique clairement que la préoccupation de ces syndicats est surtout en faveur de l'employé qui continue à travailler.

C'est compréhensible, c'est une question de politique de leur part, car quand l'employé est embauché il n'a plus de vote dans l'élection du représentant syndical, et alors les représentants syndicaux doivent être élus à tous les quatre ans. Voilà donc ce qui explique, pourquoi je crois, que c'est bien là la situation actuelle.

M. Thomas (Moncton): Monsieur O'Grady, on nous a suggéré que peut-être les retraités devraient être représentés auprès de la Commission des pensions. Est-ce que cela aiderait à corriger la situation?

M. O'Grady: Je dirais que les retraités devraient certainement être représentés à la Commission, mais cela soulève le problème quant à la façon d'élire ce représentant, et nous devrions envisager ce problème. Les retraités ne sont pas un groupe bien constitué à l'heure actuelle; cela causerait un problème, mais nous devrions certainement être représentés auprès de la Commission.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, monsieur O'Grady, il me semble, comme il est dit dans les divers mémoires, qu'il n'est pas juste de dire que le Canadien National ne remplit pas ses obligations. Il serait peut-être juste de dire que le contrat actuel n'est pas équitable. Si j'ai bien compris ce contrat existe depuis 1935, et remonte ensuite à 1952. Il se peut alors que ce contrat ne soit pas négociable, ce qui en serait un aspect défavorable si c'est vrai. Mais est-ce bien vrai? Les termes du contrat à l'origine ont dû être acceptés par le syndicat et le patronat. J'essaie tout simplement de développer un aspect du problème et j'espère que vous voyez où je veux en venir, n'est-ce pas?

M. O'Grady: Oui, je comprends votre question. Le régime a été approuvé de temps à autre et des changements ont été approuvés aussi, mais de toute façon il n'y a pas d'accord entre les comités qui ont approuvé ce régime de pensions. Le seul accord se fait entre la compagnie et l'employé qui signe le contrat.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes serait-il juste de dire, monsieur O'Grady, que votre attitude serait qu'on ne peut apporter d'amélioration à ce contrat jusqu'à ce que la structure de la Commission soit changée, du sorte que la compagnie n'ait pas à donner une décision arbitraire définitive? En d'autres termes, nous pourrions recommander qu'on

[Texte]

age of 55. But I think what you are saying, in effect, in your brief is that as long as the Company retains control of the Pension Board and the Company directors make the final decision there can be no changes. Is this a fair assessment of your position?

Mr. O'Grady: I would not say there can be no changes but I think because of the attitude of the Company there will not be changes because I and every railroad worker have found that in negotiations with the railroad their first consideration is the protection of the Company funds. There is no reason in the world that they cannot make a change and they have the funds available now, as some of the other witnesses here have said. The fund is growing so rapidly that I think that in itself is evidence there should be some greater pension credits. There should be some improvements.

Mr. Thomas (Moncton): Of course this is my point exactly, Mr. O'Grady. In other words, under the present situation the Company and management can say that they are living up to their agreement, that they have agreed to provide such and such a pension at such and such an age. You cannot really point the finger at the Company and say that they are not living up to their agreement. I am suggesting that there must be a change in the type of agreement and this has to be hammered out at the negotiating table. Is that correct?

Mr. O'Grady: Yes, I believe that is true.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. O'Grady, do you know what the implications of this 12½ per cent increase to the people who are now on pension would mean in dollars and cents?

Mr. O'Grady: We would have to take an average salary and it would be the exact percentage of their recorded average earnings at the time of their retirement.

Mr. Trudel: Let me put it to you in a different way. The projections, and this is very rough, that I have made exceed \$6 million. There is no way that we possibly could get any participation by the people who are now retired. Therefore if I were to turn my

[Interprétation]

porte les crédits à 2 p. 100 ou recommander l'âge de la retraite à 55 ans, mais je crois, que ce que vous dites effectivement dans votre mémoire, c'est qu'aussi longtemps que la compagnie maintient le contrôle de la Commission de pensions et que le conseil d'administration rend la décision finale, on ne pourra pas apporter de changements. Est-ce une juste évaluation de votre situation?

M. O'Grady: Je ne dirais pas qu'on ne peut apporter de changements, mais en raison de l'attitude de la compagnie, il n'y aura pas de changements. J'ai constaté comme tout autre cheminot que lors des négociations avec les chemins de fer, leur première préoccupation c'est de protéger la caisse ou les fonds de la compagnie. Alors il n'existe pas de raisons pour qu'ils ne puissent faire de changements et ils ont les fonds disponibles, comme certains autres témoins l'ont déjà dit. La caisse croît si rapidement que je crois que c'est là une preuve qu'on devrait avoir plus de crédits. Il devrait y avoir des améliorations.

M. Thomas (Moncton): Voilà le point que je soulevais exactement, monsieur O'Grady. En d'autres termes, les directeurs de la compagnie peuvent dire qu'ils s'en tiennent aux termes du contrat et qu'ils ont prévu d'accorder une telle pension à tel âge. En d'autres termes on ne peut pas critiquer la compagnie et l'accuser de ne pas remplir ses obligations. Mais je prétends qu'on doit changer le genre d'accord ou de contrat, ce qui devrait se faire à la table des négociations. Est-ce exact?

M. O'Grady: Oui, je crois que c'est exact.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur O'Grady, est-ce que vous savez quelles seraient les implications de l'augmentation de 12½ p. 100 pour ceux qui sont à leur retraite à l'heure actuelle, en termes de dollars et de cents?

M. O'Grady: Il faudrait prendre le traitement moyen et essayer de trouver le pourcentage exact sur les revenus acquis au moment de la retraite.

M. Trudel: Et alors permettez-moi de m'exprimer d'une autre façon. Les projections que j'ai faites s'élèvent à 6 millions de dollars; c'est une estimation très simple et non détaillée. Il n'y a pas moyen d'obtenir une participation de la part de ceux qui sont déjà retraités. Par

[Text]

attention to this same problem and put this to the people who are now contributing to the fund, the employees and the Company, we still would have to increase it, if it were only borne by the employee, \$75 a year per employee, or if it were to be 50-50 then it would be \$35 per employee and the other \$3 million would have to come from the Company into the pension fund. Do you feel that we would get a very receptive answer to such a proposition?

Mr. O'Grady: Probably not, sir.

I think maybe it would be fair now to mention what happens when a man is pensioned. The majority of men retiring from railroad service at age 65 are quite capable of continuing for another five years but they are forced to retire, and anyone forced to retire prior to 1962 with 40 years service retired on a pension of 47½ per cent of his earnings.

• 1655

When a man retires, especially a man who has had that long service, he has got up pretty near the top and when he retires he has made promotions and preference of assignments possible for a great number of men down the line—and down at the bottom of the line somebody goes to work. So I think those men who actually were in the service and who had the advantage of these preferred assignments and promotions and so on, actually owe something to the pensioner. I think it is unfair to force a man to retire, who is perfectly capable mentally and physically of continuing, on less than half his earnings. So I feel that in fact those employees who continue actually owe something to the man who is retiring.

Mr. Trudel: I am not disputing your facts, your recommendations, or your contentions, Mr. O'Grady, but I would like to submit to you that if we were to give an increase to a man—and there are some who are now receiving \$300 a year—12½ per cent you sure would not cure the situation. I think we have to look to other areas. I look at some of the averages of your pensions and some are getting \$300, some are getting \$400, some are getting \$1,000 and some are getting \$1,200. I think we have to go to another area. This strict 12½ per cent would benefit far more the ones who are drawing a larger pension but it would not solve the situation of the ones who are at the very low end of the scale.

Mr. O'Grady: That is quite true. It would help some. But I am not capable of suggesting

[Interpretation]

conséquent, si je devais diriger mon attention sur ce problème et l'adresser à ceux qui contribuent actuellement à la caisse, soit les employés et la compagnie, on devrait augmenter la cotisation de \$75 par année pour chaque employé, si cette contribution ne venait uniquement que de l'employé, mais si c'était à part égale, l'employé fournirait \$35 tandis que les autres 3 millions de dollars devraient venir de la caisse de retraite de la compagnie. Croyez-vous que nous aurions une réponse favorable à une telle proposition?

M. O'Grady: Probablement pas monsieur.

Je crois qu'il serait peut-être juste de préciser ce qui se passe au moment de la retraite. La majorité des cheminots qui se retirent à l'âge de 65 ans, seraient capables de continuer à travailler pendant cinq ans de plus, mais ils sont forcés de se retirer; toute personne qui était forcée de se retirer avant 1962, avec 40 ans de service, avait une pension de 47½ p. 100 de ses revenus.

Lorsqu'un cheminot prend sa retraite, tout particulièrement un homme qui a de si longues années de service, il est tout près du sommet, et alors quand il se retire il a eu tout l'avancement possible. Il a eu des assignations préférentielles, et cela est vrai pour une grande majorité de ces gens. Alors ceux qui étaient au service et qui ont eu l'avantage de ces assignations préférentielles et de l'avancement, etc., doivent vraiment quelque chose pour le retraité. Il est injuste de forcer un homme à se retirer, s'il est tout à fait capable de continuer à travailler du point de vue mental et du point de vue physique et de couper ses revenus de moins de la moitié. Alors les employés qui continuent à travailler doivent effectivement quelque chose à celui qui est déjà à la retraite.

M. Trudel: Je ne conteste pas les faits que vous exposez, ni vos hypothèses ni vos recommandations, mais j'aimerais vous signaler que si nous donnions une augmentation à quelqu'un, et il y en a maintenant qui reçoivent \$300 par année, si on leur donnait 12½ p. 100 par exemple, cela ne réglerait pas le problème. Il nous faut envisager d'autres possibilités car selon certaines moyennes de vos pensions, certains reçoivent \$300, d'autres \$400, d'autres \$1,000, d'autres \$1,200. Je crois qu'il nous faut maintenant envisager un autre secteur et ce taux de 12½ p. 100 serait à l'avantage de ceux qui retirent plus de pension mais ne réglerait pas la situation de ceux qui sont au bas de l'échelle.

M. O'Grady: C'est tout à fait vrai, cela aiderait certains d'entre eux. Mais, je ne puis

[texte]

plan that would completely cover the situation. I can only make such recommendations that occur to me.

Mr. Trudel: That is all I have for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. O'Grady, what years were you general chairman of the Brotherhood of Railroad Trainmen.

Mr. O'Grady: Only two years, 1961 to 1963, and I was Secretary of the General Grievance Committee for a term and a half before that.

Mr. Turner (London East): When you were elected as the general chairman of the union, you naturally negotiated the contracts.

Mr. O'Grady: That is correct.

Mr. Turner (London East): Also you handled grievances during the term of that contract. Did you ever make any representations to the CNR on behalf of the Brotherhood of Railroad Trainmen to have the pension plan changed.

Mr. O'Grady: It would not be within my province to make such recommendations. The vice-presidents of the Brotherhood in Canada and the senior officers of the various organizations would do that, not the general chairman. Although the general chairmen have a part in negotiations they do not deal directly with contract matters with the heads of the railroad. The vice-president of the organization and the officers of the negotiating committee would handle that.

Mr. Turner (London East): To your knowledge do you know if the vice-president of the organization ever made representations.

Mr. O'Grady: They make them quite regularly, but then again I think usually they apply to the employees. I am not aware of any recommendation made to apply to pensioners.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Just to follow up Mr. Turner's line of questioning, as general chairman you of course received resolutions from the various locals throughout the country on any contract changes or any suggestions for contract changes.

[Interprétation]

pas suggérer un régime qui puisse tenir compte de toute la situation. Je ne puis que faire les recommandations plausibles qui me viennent à l'esprit.

M. Trudel: C'est tout ce que j'ai à vous demander pour le moment.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur O'Grady. A quelle époque étiez-vous président de la Fraternité des agents de trains?

M. O'Grady: Seulement deux ans, de 1961 à 1963, mais j'étais secrétaire du Comité des griefs durant une année et demie avant cette élection.

M. Turner (London-Est): Lorsque vous avez été élu président général du syndicat, naturellement vous avez négocié des contrats, n'est-ce pas?

M. O'Grady: C'est exact.

M. Turner (London-Est): En outre vous vous occupiez d'accommodements de griefs pendant la durée de cette convention. Avez-vous jamais présenté des instances au Canadien National au nom de la Fraternité des agents de trains pour que le régime de pensions soit modifié?

M. O'Grady: Il ne m'incomberait pas de faire des instances de ce genre. Le vice-président de la Fraternité au Canada et les dirigeants des diverses organisations, doivent présenter des instances et non pas le président général, bien que le président général prenne part aux négociations, mais ne traite pas directement de questions de conventions avec les dirigeants de la compagnie ferroviaire. Les dirigeants et les membres du Comité de négociations font ce travail.

M. Turner (London-Est): A votre connaissance, le vice-président de l'organisation n'a-t-il jamais présenté des instances?

M. O'Grady: Je crois qu'on le fait assez régulièrement, mais, encore une fois, cela ne s'applique pas habituellement aux employés. Je ne suis au courant d'aucune recommandation qui ait été faite envers les pensionnés.

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pour faire suite à la question de M. Turner, comme président général, vous receviez les résolutions des diverses unités syndicales du pays quant à des modifications de conventions, des propositions de modifications.

[Text]

Mr. O'Grady: That is right.

Mr. Skoberg: How many proposals did you receive from the locals throughout and under your jurisdiction to have the pension rule changed or to have it negotiable?

Mr. O'Grady: I cannot remember too many. There must have been some. Of course a lot of these recommendations went directly to the negotiating committee and we would have access to them. But I cannot remember any requests that pensions be increased.

Mr. Skoberg: Of course any proposal though from the local lodges would first go to the general committee and from there to the negotiating committee.

Mr. O'Grady: I imagine it would, but not necessarily though.

Mr. Skoberg: They would not go directly to your negotiating committee. Would not your general committee as a whole play a deciding role before it got into the realms of collective bargaining?

Mr. O'Grady: The recommendations would have to come to them before they approved them.

• 1700

Mr. Skoberg: Did you ever have an opportunity as general chairman to cast your opinion on whether or not pensions should be negotiable.

Mr. O'Grady: Yes, I have, but just in open discussion, no formal discussion, with the various members and officers of the board. Yes, that has been discussed.

Mr. Skoberg: Within the General Chairman's Association?

Mr. O'Grady: I do not think so.

Mr. Skoberg: I realize you were chairman for just two years and I can appreciate your stand.

Mr. O'Grady: The CNR has something in excess of 23 contracts. Naturally, the officers of all the organizations would have had to get together to negotiate a pension plan because the company always insisted they could have only one plan. It was not feasible to have more than one pension plan.

Mr. Skoberg: Further to what Mr. Trudel was mentioning in regard I believe to the

[Interpretation]

M. O'Grady: C'est exact.

M. Skoberg: Combien de propositions avez-vous reçues des unités syndicales locales, relevant de votre compétence, pour que les règlements régissant les pensions soient modifiés ou deviennent négociables?

M. O'Grady: Je n'en ai pas reçu tellement souvent quoiqu'il y en a quelques-unes sûrement. La plupart de ces recommandations étaient acheminées directement au Comité de négociations et nous y avions accès. Mais je ne me rappelle pas qu'on ait présenté quelque requête visant les augmentations de pensions.

M. Skoberg: Toutes les propositions venant des unités syndicales étaient d'abord adressées au comité général et ensuite au comité de négociations, n'est-ce pas?

M. O'Grady: Pas nécessairement, mais je suppose que c'est juste.

M. Skoberg: Elles ne seraient pas adressées directement au Comité de négociations. Est-ce que le comité plénier n'a pas d'abord le pouvoir de décisions avant qu'on se lance dans l'arène des négociations?

M. O'Grady: Oui, les recommandations devraient évidemment leur être adressées afin qu'on les approuve.

M. Skoberg: Avez-vous jamais eu l'occasion, comme président général, d'émettre votre opinion sur la question de savoir si une pension devrait être négociable ou non?

M. O'Grady: Oui, mais simplement au cours de discussions libres, non pas au cours de discussions officielles avec les divers dirigeants et membres de la Commission. Oui, on a déjà discuté de cette question.

M. Skoberg: Au sein de l'Association des présidents généraux?

M. O'Grady: Non, je ne crois pas.

M. Skoberg: Je sais que vous n'en avez été président que pendant deux ans et je comprends alors votre position.

M. O'Grady: Le National Canadien, je crois a plus de 23 conventions collectives. Bien entendu, les dirigeants de toutes les associations auraient dû nécessairement se réunir pour négocier ce régime de pension car la Compagnie a toujours insisté pour qu'on n'adopte qu'un régime. Il n'était pas rentable d'avoir plus d'un régime de pension.

M. Skoberg: Par suite de ce qu'à mentionné M. Trudel, quant à la clause d'indexation

[texte]

escalator clause or on those bases, is it your opinion that there would have to be a basic minimum benefit provided for those on the minimum pension now before any escalator clause could be beneficial to the pensioners.

Mr. O'Grady: Well I think in point of pension credit per years of service I think that is the first thing that would have to be done. For instance if some members in one plan are getting 12.5 per cent more of average earnings than other members in the same plan, that would first have to be levelled off.

Mr. Skoberg: And in your opinion if the pension fund itself was negotiable so that the board of trustees of the company would not have the complete say in fact in the administration of that fund, do you then believe maybe that those that are on the board of trustees in administering the pension fund which would be then negotiable would be in a position to look after the pensioners and be able to accept recommendations from the pensioners' association.

Mr. O'Grady: I believe they would if they had the authority to make pension rules naturally they could consider any recommendations that came to them from the pensioners.

Mr. Skoberg: Would you rather see it through your collective bargaining procedures than through what you referred to in your brief as government intervention. This can continue on and on you know if there is not some recommendation that may alleviate this government intervention situation.

Mr. O'Grady: Mr. Skoberg, in view of my criticism of the union officers already, I could not say that I would like to see them negotiating pensions because I would still feel that there was horse-trading there the pensioner could get the worst of the deal.

Mr. Skoberg: No, but you just... I think you should be very clear, Mr. O'Grady, for the Committee that at the present time the present people on the pension plan itself looking after the Pension Board have no say in the fund portion of the pension. That is correct, is it not?

Mr. O'Grady: Yes, that is correct.

Mr. Skoberg: Are they really in a position to do any meaningful collective bargaining in regard to a pension even for the active employees at this time?

Mr. O'Grady: At the present time they have a voice but no authority.

[Interprétation]

est-ce que, à votre avis, il devrait y avoir des prestations en vrac fournies à ceux qui reçoivent une pension minimale avant qu'une clause d'indexation soit incorporée au régime?

M. O'Grady: Du point de vue des droits à la clause d'indexation soit incorporée au régime? la première chose qu'il faudrait faire. Par exemple, si certains membres d'un régime reçoivent 12 p. 100 de plus quant aux gains moyens d'autres membres faisant partie d'un même régime, je crois qu'il faudrait d'abord opérer un nivellement.

M. Skoberg: Et à votre avis, si le régime de pension comme tel, était négociable, de sorte que le conseil de fiducie de la compagnie n'aurait pas la décision finale croyez-vous alors que ceux qui font partie de la commission de fiducie et d'administration de la caisse, qui serait alors négociable, seraient en mesure de s'occuper des pensionnés et d'accepter des recommandations de l'Association de retraités?

M. O'Grady: Je crois que oui, si on avait l'autorité d'édicter des règlements régissant les pensions, on pourrait considérer toute recommandation qui serait faite de la part des pensionnés.

M. Skoberg: Aimeriez-vous procéder l'entremise de la négociation collective plutôt que ce que vous appelez dans votre mémoire, l'intervention du gouvernement? Car cela peut continuer indéfiniment, s'il n'y a pas une recommandation qui puisse adoucir cette intervention du gouvernement.

M. O'Grady: Monsieur Skoberg, vu les critiques que j'ai énoncées, sur les agents des syndicats, je ne voudrais pas que ce soit eux qui négocient les pensions, car j'estime encore que s'il y a troc quelconque ce sont les pensionnés qui en souffriraient davantage.

M. Skoberg: Je crois qu'il faut être très précis, monsieur O'Grady, et à l'heure actuelle, ceux qui s'occupent du régime de pension n'ont rien à dire sur la question du fonds du régime de pension, n'est-ce pas?

M. O'Grady: Oui, c'est exact.

M. Skoberg: Sont-ils vraiment en mesure de faire des négociations collectives qui soient vraiment significatives, même pour les employés actifs à l'heure actuelle?

M. O'Grady: A l'heure actuelle, ils ont voix au chapitre, mais ils n'ont aucune autorité.

[Text]

Mr. Skoberg: Yes. Thank you.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, my questions have been satisfactorily answered. I pass.

The Chairman: No other questions, gentlemen?

I want to thank you very much Mr. O'Grady.

Meeting adjourned until 8 o'clock tonight.

EVENING SITTING

• 2015

The Chairman: Mr. Burnett, I know you have a very short brief, so I ask you to read it and then I shall allow the members to ask you questions.

Mr. H. R. Burnett (Lodge 1874, United Transportation Union, Local T-1103, Winnipeg): We, the members of this Committee for revision of the Canadian National Railways Pension Plan, comprised of members of the Railway Operating Brotherhoods, Winnipeg Terminal—this includes all the operating employees in Winnipeg—of the Canadian National Railways, respectfully submit the following items for the consideration of the Standing Committee on Transport and Communications.

It is the desire of our membership to have the structure of the Canadian National Railways Pension Board changed. Our reasons are simple.

First, it is not democratic. Thousands of employees in the various trade unions have no voice in a pension plan which is intended to provide security in our twilight years.

Secondly, it is not answerable to the people mainly concerned, the employees. Questions asked about the fund and how the moneys are invested go unanswered. We contribute a large part of the money. We are entitled to know how it is handled.

We propose the following changes. The Pension Board must be reconstructed in line with the following, if the plan is left with the Company being the administrator.

1. Three members of the Board will be from management.

2. Two members of the Board will be from the ranks of the employees and

[Interpretation]

M. Skoberg: Oui, je vois. Merci.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Monsieur le président, j'ai reçu des réponses satisfaisantes à mes questions et je cède la parole à un autre député.

Le président: Pas d'autres questions, messieurs?

Merci beaucoup monsieur O'Grady. La séance est ajournée jusqu'à 8 h. ce soir.

SÉANCE DE LA SOIRÉE

Le président: Monsieur Burnett, je sais que vous avez un très court mémoire, je veux donc vous inviter à en donner lecture et puis nous inviterons les députés à vous poser des questions.

M. H. R. Burnett (Atelier 1874, United Transportation Union, local T-1103, Winnipeg): Nous, les membres soussignés de ce Comité pour la révision du Fonds de retraite des chemins de fer du National-Canadien, comprenant les membres de la fraternité de fonctionnement du chemin de fer, Terminus de Winnipeg—ce qui comprend tous les employés en fonction à Winnipeg—du chemin de fer du National-Canadien, présentons respectueusement les articles suivants pour la considération du Comité permanent des transports et des communications.

Notre sociétariat désire un changement dans la structure du Fonds de retraite des chemins de fer du National-Canadien.

En premier lieu, des milliers d'employés dans diverses unions ouvrières n'ont pas de voix dans le Régime de Pensions qui a pour but de fournir une sécurité pour nos vieux jours. Ce n'est pas démocratique.

Deuxièmement, il n'est pas responsable envers les gens affectés, c'est-à-dire les employés. Les questions à propos des fonds et des placements de l'argent demeurent sans réponses. Nous contribuons une large part de l'argent. Nous avons le droit de savoir comment cet argent est utilisé.

Il est nécessaire que le Conseil d'administration du régime de pensions soit remanié conformément aux changements suivants, si l'administration du régime demeure dans les mains de la Compagnie.

1. Trois membres du Conseil d'administration seront tirés de l'administration.

2. Deux membres du Conseil d'administration seront tirés parmi nos employés.

[Texte]

elected by them, and one member selected from the men now on pension or soon to be.

3. The Chairman of the Board shall be independent and must be mutually accepted by both parties. He should be accepted and appointed by the Minister of Labour.

The Pension Board shall have recourse to, and call upon, the services of investment counsellors when formulating decisions on the investment of new growth moneys. A financial statement which can be understood by all should be issued each year, together with a statement of funds invested in stocks and bonds, and in debentures and securities, showing the rate of interest thereon.

The pension benefits should be computed on the basis of not less than 2 per cent for each year of service, or portion thereof, pro rata. The plan must contain an escalator clause to stave off the constant encroachment of the inflationary spiral.

Those employees who elect to retire at age 55 should be placed on pension with no reduction in the amount they would receive had they reached the normal retirement age of 65 years, optional after 30 years of service. In other words, this proposal is not to differ in substance from the special advantages afforded to the employees who elected to retire early in the months of January until April 1968, and who had reached their sixtieth birthday before June 30, 1968. It also should apply to any plan such as the Early Voluntary (Selective) Retirement Plan that was introduced in October 1969.

The present figure of age plus service, which equals 85 points, should be reduced to 60 points.

Paragraph (g) of the Interpretations of Pensions Benefits Standards Act, assented on 23 March 1967, indicates that employees electing to take an early retirement will receive the terms of a pension plan without adjustment by reason of early retirement, as described in Chapter 92, Item Q, quoted herein for your ready reference:

"retirement age" in relation to an Employee means the earliest age at which a pension benefit, other than a benefit in respect of a disability, is or may become payable to the Employee under the terms of a pension plan without adjustment by reason of early retirement.

We submit that any more early voluntary retirement plans should include all who apply, and not be put on a segregated fran-

[Interprétation]

élus par eux, et un membre sera choisi parmi les hommes qui sont déjà ou seront bientôt à la retraite.

3. Le président du Conseil d'administration sera indépendant et accepté mutuellement par les deux parties. Il devrait être accepté et nommé par le Ministre du Travail.

Le Conseil d'administration du régime de pensions aura recours à, et exigera les services de conseillers de placements lorsqu'il formule des décisions sur les placements d'argent. Un rapport financier entièrement compréhensible devrait être publié chaque année en même temps qu'un rapport sur l'achat d'actions, d'obligations et de valeurs, indiquant le pourcentage d'intérêt là-dessus.

Les prestations de pensions devraient être calculées sur une base de pas moins de deux pour cent pour chaque année de service ou une partie de cela, prorata. Le régime devrait contenir une clause escalatoire pour compenser les effets de l'inflation.

Les employés qui préfèrent prendre leur retraite à l'âge de 55 ans devraient recevoir leur pension sans réduction dans le montant qu'ils recevraient s'ils avaient atteint l'âge normal de la retraite de 65 ans, facultatif après 30 ans de service. En d'autres mots, cette proposition ne change pas les avantages spéciaux accordés aux employés qui ont préférés prendre une retraite anticipée dans les mois de janvier jusqu'en avril 1968, et qui avaient atteint leur 60^e année avant le 30 juin, 1968. Ceci s'applique aussi au régime tel que Régime de retraite anticipée volontaire introduit en octobre 1969.

Le chiffre présent représentant l'âge plus le service qui égalise 85 points, devrait être réduit à 60 points.

L'alinéa (g) de la Loi sur les normes des prestations de pension adoptée le 23 mars, 1967, indique que les employés qui préfèrent une retraite anticipée recevront un régime de pensions sans ajustement en raison de la retraite anticipée telle que décrite au chapitre 92, article Q, que nous citons ici pour votre gouverne:

L'âge de la retraite, dans le cas d'un employé, veut dire l'âge le plus rapproché auquel des prestations de pension, autre qu'une pension d'invalidité, est ou peut devenir payable à l'employé aux termes d'un régime de pensions sans ajustement en raison d'une retraite anticipée.

Nous sommes d'avis que dorénavant les régimes de retraite anticipée volontaire doivent comprendre tous ceux qui en font la

[Text]

chise such as the 1969-1970 Early Voluntary (Selective) Retirement plan.

In our opinion any of the foregoing should be possible without a further percentage increase in employee contributions.

We trust that the foregoing proposals will receive your earnest consideration so progress and justice will be accomplished. I think you all have a copy of this brief.

• 2020

I do not want to dwell too long on the CN pension as a whole because the United Transportation Union has a brief which is fairly constructive as far as the pension plan in general is concerned. However, I would like to say that the General Chairmen's Association over the years that have been the negotiators as far as the employee is concerned, even some of our own general chairmen have become disenchanted with their capabilities and their situation as far as negotiating with the company is concerned. This has been a kind of a sick sister as far as getting anything done. You can go back over the years and each and every time the proposals have been made they have fallen on deaf ears. We have had unilateral changes in the CN pension over the years. In 1952 they instituted the 1952 plan, which was a costly situation for the people still left to contribute.

At one time I went down to see a man called Mr. Gillingham, he was head of the pensions for CNR and western lines with two sets of statistics. Costs have been discussed earlier in Committee. As far as costs were concerned to the employees, my statistics for a \$4,700 investment at that time at the institution of Plan 2 this gentleman's pension was \$350 a month, that is 18 years ago.

Each and every time the Canadian National Railways has made a move on this pension it has been costly. I am not prepared to go into the situation of actual costs because I am not an actuary. They have since put out an early retirement which has also been costly. Their reasoning behind the early retirement I would like to dwell on more so than on the CN pension as a whole because this will be discussed at greater length with the brief from the UTU but I would like to discuss the early

[Interpretation]

demande, et que ces régimes ne doivent pas être placés sous une formule séparée comme ce fut le cas pour le Régime sélectif de retraite anticipée volontaire en 1969-1970. Nous sommes d'avis que cela devrait se faire sans augmentation additionnelle de cotisations. Nous espérons que ces propositions seront étudiées sérieusement afin d'assurer le progrès et la justice. Je pense que vous avez tous une copie du mémoire.

Je ne veux pas m'attarder sur l'ensemble du régime de pensions du National Canadien car le Syndicat uni des transports a un mémoire qui est assez constructif en ce qui concerne l'ensemble du régime de pensions. Mais je tiens à vous dire que certains de nos présidents généraux de l'association des présidents généraux qui a été dans le passé l'organe de négociation pour les employés, sont devenus quelque peu désenchantés quant à leur efficacité et quant à la situation sur le plan des négociations avec la compagnie. Donc, il n'a pas été possible d'accomplir grand-chose. On peut remonter le cours du passé et chaque fois que des propositions ont été faites, elles sont tombées dans le vide. Nous avons eu des modifications unilatérales qui ont été apportées au régime de pensions du National Canadien dans le passé. En 1952, le régime de pensions de 1952 fut instauré qui a été fort coûteux pour les cotisants, c'est-à-dire ceux qui devaient continuer à verser des cotisations.

A un moment donné, je suis allé m'entretenir avec M. Gillingham qui était alors chef du service des pensions du National Canadien et pour les lignes de l'Ouest et j'avais avec moi deux ensembles de statistiques. On en a discuté plutôt au Comité. En ce qui concerne le coût pour les employés, d'après mes données statistiques, un investissement de \$4,700, lorsque le Régime n° 2 fut instauré, produirait une pension de \$350, et il y a 18 ans de cela. Chaque fois que le National Canadien a modifié son régime de pensions, cela a été coûteux pour les cotisants. Je ne suis pas prêt à réviser tous les frais en cause, car je ne suis pas un actuair.

Depuis, la compagnie a établi un programme de retraite anticipée qui est aussi très coûteux. Puisque l'ensemble du régime de pensions du National Canadien seront discutées en détail grâce au mémoire du Syndicat uni des transports, j'aimerais discuter du régime de retraite anticipée tel qu'institué par le National Canadien.

[Texte]

retirement as instituted by the Canadian National Railways.

In discussing selective early retirement as described in the CNR's brief of March 1970 in answer to the General Chairmen's Association queries on improvements in the pension plan, I do not think anyone would construe the word "selective" to mean two employees in the same job or craft. This is my own interpretation and if anybody would like to contest the interpretation of "selective" I would be pleased to hear this description of the word selective.

2025

It was advertised to the employees by bulletin by *Keeping Track* which is the CNR's issue in Montreal. There were discrepancies in thinking, perhaps, between Mr. MacMillan and his staff in Montreal and the actual instructions on the property. It is a large operation and this is only probably rightly so, but at that time there was no mention of cost savings. There had been a situation revealed by word of mouth from your own officials that they were overloaded and they were going to clear out middle management and it was eventually going to save the Canadian National Railway some money. This was what we had received by word of mouth. It is pointed out in my letter to members of this Committee addressed to Mr. Robert Normand, Clerk of the Committee:

In answer to your letter of May 7th, which I am in receipt of I would like to thank you for such a prompt reply to my correspondence in connection with the C.N.R.'s Early Retirement Plan.

With regard to the explanation given by Honourable Bryce Mackasey—

I had earlier written to him,

—on no doubt checking with C.N.R. officials on the operation of the plan, he was no doubt given this explanation in good faith, with a distinct possibility that this was to have been the reasoning behind such plan. However this is not in keeping with my earlier remarks in connection with the advertisement in the C.N. *Keeping Track* and also the instructions put to the employee in the form of Bulletins. There is no question in my mind as far as discrimination with respect to Conductors, and Trainmen. As an example, in Track Forces, they have been reduced to a bare minimum across the System with less than half the employees they once

[Interprétation]

En discutant le régime de retraite anticipée sélective, tel que décrit par la National Canadien dans son mémoire de mars 1970, en réponse aux questions du président de l'Association des présidents généraux au sujet d'améliorations à apporter au régime de pensions, je ne pense pas que qui que ce soit puisse penser que le mot «sélectif» veut dire deux employés dans le même emploi ou métier. C'est mon interprétation et si quelqu'un a une autre interprétation pour cette expression, je serais content d'en prendre connaissance.

On a annoncé cela aux employés dans le bulletin *Keeping Track* qui est l'organe du National Canadien à Montréal. Il y avait peut-être des divergences entre M. MacMillan et son personnel à Montréal, et les directives effectives intéressant la propriété. Il s'agit d'une grosse entreprise, à juste titre, mais à ce moment-là, on n'avait pas mentionné les économies sur les dépenses. Vos propres fonctionnaires avaient dit qu'il y avait trop de personnel et qu'on allait se débarrasser des cadres moyens et que cela allait sauver de l'argent au National Canadien. C'est ce que dans ma lettre adressée à M. Robert Normand, le greffier du Comité. Je vais vous en donner lecture.

En réponse à votre lettre du 7 mai, je tiens à vous remercier d'une réponse si rapide à ma correspondance au sujet du régime de retraite anticipée du National Canadien.

Quant aux explications données par l'honorable Bruce Mackasey—

j'avais auparavant écrit une lettre au ministre,

—en vérifiant auprès des dirigeants du National-Canadien au sujet de la mise en œuvre du régime, ou lui a sans doute donné des explications de bonne foi, avec la possibilité que cela aurait dû être leur raisonnement justifiant ce régime. Cependant, cela n'est pas conforme à mes remarques intérieures dans les annonces dans le bulletin du National Canadien *Keeping Track* et aussi les instructions données aux employés dans des bulletins. Il n'y a pas de doute, selon moi, qu'il y a discrimination notamment pour les chauffeurs de locomotive et les cheminots. Ainsi, par exemple, les effectifs chargés de l'entretien des voies ferrées,

[Text]

had. In the Terminal of Dauphin, which our men work into, the list of men granted the Bonus and Early Retirement were as follows. Keeping in mind this was left to the Area Officers involved. Section men: N. Tomchuk, 56; J. Dutchyshen, 62; J. Yaworski, 55; P. Popeniuk, 61; P. Shimanski, 62; S. Melnyk, 60. Freight sheds: J. W. McCallum, 61; R. G. Clarkson, 61; Officials: L. W. Winters, 62 Supt. Transp. D. F. Woodcock, 62, Roadmaster;

In the instance of the men listed, they were all replaced. So as you can see there was no continuity in their thinking.

We had a Yardmaster—

in Winnipeg,

—given his Bonus and Early Retirement here in the terminal of Wpg. and then hired 25 switchmen, from where the Yardmasters are promoted from. If there is any cost saving here, it could certainly go unnoticed. In the letter I received from Mr. C. T. Cameron—

He is the General Manager in Winnipeg,

—on this issue which the Committee has a copy, he described the reason for given two of our men of the nine applicants their Bonus because they were not performing fully and were Medically Restricted, the truth of the matter being they were working our biggest pay positions and not losing any time at all. We also had one of our men named D. A. Dixon who was suffering from a Heart Condition and approached the Area Officer to make application for Early Retirement—

I might say on time,

—as he was no longer able to work and he was told they wouldn't accept his application as this plan was not meant for him and thirty days later he was given a Medical Pension with no Bonus. One of our successful applicants, was told the same thing and he insisted they accept his application—

As the instructions at that time were not discriminatory, they were just for the employees in general.

—and he was then granted the bonus.

[Interpretation]

ont été réduits au minimum absolu, sur tout le système enlevant la moitié des employés qu'ils avaient. Au terminus de Dauphin, qui est le point d'attache pour nos hommes, ceux qui ont reçu la gratification et la retraite anticipée étaient les suivants. Remarquez que le choix fut laissé aux agents régionaux intéressés. Préposés à l'entretien de la voie: N. Tomchuk, 56; J. Dutchyshen, 62; J. Yaworski, 55; P. Popeniuk, 61; P. Shimanski, 62; S. Melnyk, 60. Hangards de marchandises: J. W. McCallum, 61; R. G. Clarkson, 61. Dirigeants: Surintendant des transports: L. W. Winters, 62; Maître de la voie; D. F. Woodcock, 62.

Dans le cas des hommes énumérés, on les a tous remplacés. Il n'y avait donc pas de logique dans leur façon de procéder.

Nous avons eu un contremaître de cours—

à Winnipeg,

—qui a reçu sa gratification et sa retraite anticipées au terminus de Winnipeg. Ensuite on a embouché 25 aiguilleurs d'où l'on tire les contremaîtres de cours. Alors, s'il y avait des épargnes de faites, elles n'ont sûrement pas été manifestes. Dans la lettre que j'ai reçue de M. C. T. Cameron—

C'est le gérant général à Winnipeg.

—je crois que le comité en a une copie. Il dit que les raisons pour avoir donné à deux de nos hommes sur les neuf requérants, leur gratification parce que leur rendement n'était pas satisfaisant et parce que leur santé n'était pas bonne, eh bien, en réalité, c'est qu'ils ne perdaient aucun temps et qu'ils occupaient des postes où ils tiraient les salaires les plus élevés. Il y avait aussi un de nos hommes, M. D. A. Dixon, qui souffrait de déficience cardiaque, et s'est adressé à l'agent régional pour obtenir une retraite anticipée—

Il était temps qu'il le fasse.

—car il n'était plus capable de travailler. On lui a dit qu'on n'accepterait pas sa requête puisque le régime ne le visait pas. Et 30 jours plus tard, il a reçu une pension médicale sans gratification.

L'un de nos requérants qui a vu sa requête agréée a reçu la même réponse et comme il a insisté—

Étant donné qu'à ce moment-là les instructions n'étaient pas discriminatoires, elles s'appliquaient aux employés en général.

—on a accepté sa requête et il a reçu la gratification.

[Texte]

It becomes very involved when trying to cover all the situations in writing, and I thank you and your Committee for your kind indulgence with these matters and also for given me an opportunity to appear to give verbal information in this regard.

Would you please notify me of the Day and time,...

And here I am.

I had written to Mr. Mackasey and pointed out these discrepancies and he at that time was not even prepared in a letter to me to discuss this situation as far as early voluntary retirement. It is all part and parcel of the CN pension plan.

I am going on in my brief. In our area official positions have all been filled immediately after the bonus had been granted the original officials. Official positions have increased over the years even with automation and the reducing of personnel in all other departments.

• 2030

The CNR has used the term from time to time of this early retirement only applying to reducible departments. For the Committee's information our department of conductors and trainmen have already entered into an agreement to reduce the men in our passenger crews, subject to "safety" and an undue burden on the crew involved. In other words, it is an arbitrary matter only on these two points. With the institution of this new agreement at the Company's discretion it would mean the loss of another 30 jobs for our members. Whether you gentlemen are fully aware of the repercussions in this type of situation, in the case of the removal of the *Panorama* we had men with 20 years seniority laid off last winter. This will only add to the impact of the reduction.

The CNR officials discussed fluctuation in our case and use supposition in connection with summer business for the assessment of our men working which may only involve five months a year. They do not discuss promotion to conductors, increased earning power which should be the fruits of 20 to 25 years of service.

Our department has been like a lot of other departments that have been subject to auto-

[Interprétation]

C'est plutôt connexe que d'essayer de traiter de toutes les situations par écrit, et je tiens à vous remercier et à remercier votre Comité de nous avoir permis de soulever cette question et de m'avoir donné la chance de comparaître et de vous donner des renseignements de vive voix à cet égard.

Veillez nous faire savoir la date, l'heure et le lieu...

Et me voilà.

J'avais aussi écrit une lettre à M. Mackasey et je lui avais signalé ces écarts. A ce moment-là, il ne voulait même pas discuter immédiatement de cette question de la retraite anticipée par lettre, et c'est pourtant un élément du régime de pensions du National Canadien.

Je continue maintenant la lecture du mémoire.

Dans notre région, les positions officielles ont toutes été remplies immédiatement après que les gratifications ont été accordées aux fonctionnaires mis à la retraite. Le nombre des postes officiels ont augmenté même avec l'automatisation et la réduction du personnel dans tous les autres services.

Le National Canadien a utilisé, de temps en temps, l'expression retraite anticipée comme si cela ne s'appliquait que pour les services qui peuvent être réduits. Pour la gouverne du Comité, notre service de conducteurs de train et de cheminots, a déjà conclu une entente pour réduire l'équipe des trains de passagers, pourvu qu'il n'y ait pas de réduction de sécurité et qu'il n'y ait pas de surcharge de travail. Autrement dit, ces deux points seulement sont arbitraires. L'institution de cette nouvelle entente à la discrétion de la compagnie, signifierait la perte de 30 autres emplois pour nos membres. J'ignore si vous êtes au courant des répercussions de ce genre de situation. Dans le cas de l'élimination d'un train *Panorama*, nous avions des hommes qui avaient 20 années de service et qui ont été débauchés l'hiver dernier. Cela ne fera qu'aggraver encore la réduction.

Les dirigeants du National Canadien ont discuté des fluctuations dans notre cas et ils se basent sur des suppositions en ce qui a trait au travail d'été pour l'évaluation de nos hommes qui ne travaillent que cinq mois par année. Ils ne discutent pas des questions d'avancement au sujet des conducteurs de train, qui devraient être les fruits de 20 ou de 25 ans de service.

Notre service, comme bien d'autres, a été assujéti à l'automatisation et à juste titre,

[Text]

mation and rightly so, as you cannot stop progress or a more efficient form of operation. Our organization has no contest with this thinking but when a plan is advertised to the employees at large and all the officials applying are granted this privilege without exception, and our men see men in other departments who have been given this privilege and men hired in this same department, I think you will agree that it would be disconcerting.

There is no doubt in my mind that possibly the CNR had intended the early retirement to be a cost-saving venture, not only to reduce operating costs in some departments but possibly to do away with some non-productive middle management positions. However, in an operation as large as the CNR, when the decision is left to the area officers, it could only be expected to have discrepancies and this is exactly what has happened.

It is my wish that this Committee will give me and the 800 men I represent generous consideration in this regard and recommend the CNR grant these men involved their early retirement as they had applied for it. In our case it only entails seven men and they most certainly have been discriminated against.

The Chairman: Are you through?

Mr. Burnett: I would like to ask any of the members here if they are interested in discussing some of my statistics or discussing the repercussions of this situation on the membership and the discrimination as far as areas, officers and different departments are concerned.

Mr. Skoberg: I suggest, Mr. Chairman, that Mr. Burnett goes ahead.

The Chairman: Yes, we will let him finish.

Mr. Burnett: I have finished my brief unless you would like to hear the letter I wrote to Labour Minister Mackasey. I think there was a copy sent here.

The Chairman: I think all members have a copy.

Mr. Burnett: I sent a letter to all the members including my correspondence with Mr. Mackasey and Mr. Normand.

Mr. Guay (St. Boniface): If he has anything else that he would like to add prior to being questioned no matter what it is, I think he should be allowed to do so, Mr. Chairman.

[Interpretation]

puisque on ne peut pas freiner le progrès, ou une forme d'exploitation plus efficace. Évidemment, nous ne trouvons rien à redire à cela. Mais lorsqu'un régime est annoncé à l'ensemble des employés et que tous les dirigeants qui en font la demande obtiennent sans exception ce privilège, et nos hommes en voient d'autres dans d'autres services qui ont eu ce privilège et il se rendent aussi compte qu'on a embauché du personnel dans ce même service, je pense que vous êtes d'accord que cela est plutôt déconcertant.

Il ne fait pas de doute que le Canadien National compte que le régime de pension prématuré serve à réaliser des économies, non seulement pour réduire les frais d'exploitation dans certains ministères, mais peut-être pour se débarrasser de certains cadres moyens non productifs. Cependant, lorsque l'entreprise est aussi importante que l'est le Canadien National, la décision incombe aux représentants régionaux. Il est normal qu'il y ait des différends et c'est exactement ce qui s'est produit.

J'aimerais que le Comité étudie sérieusement mon cas et celui des 800 hommes que je représente. J'aimerais aussi que le Comité recommande que le Canadien National accorde aux hommes en question la retraite prématurée qu'ils ont demandée. Dans notre cas, il ne s'agit que de 7 hommes qui ont certainement souffert d'une injustice.

Le président: Avez-vous terminé?

M. Burnett: Je voudrais savoir si les membres sont intéressés à discuter de certaines de mes statistiques ou des répercussions de cette situation sur le nombre de membres ainsi que des distinctions injustes sur le plan des régions, des représentants et des divers ministères intéressés.

M. Skoberg: Monsieur le président, je propose que M. Burnett poursuive les exposés.

Le président: Oui, qu'il termine.

M. Burnett: J'ai terminé mon mémoire, à moins que vous vouliez prendre connaissance de la lettre que j'ai fait parvenir au ministre du Travail, M. Mackasey. Je crois que j'en ai fait parvenir une copie au Comité.

Le président: Tous les membres en ont une copie.

M. Burnett: J'ai fait parvenir une lettre à tous les membres ainsi que ma correspondance avec MM. Mackasey et Normand.

M. Guay (Saint-Boniface): S'il veut ajouter quelque chose avant la période des questions, nous devrions lui permettre de le faire, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Burnett: I just think this situation of the early voluntary retirement runs along the same lines where the discrepancies are coming in this pension plan and where the dissatisfaction is coming from. I think most of the briefs you will receive in this room today and however long you sit will be about the lack of communication between the employee and the CNR pension directors.

You may leave the room and you may think we have a General Chairman's Association and this should take care of it because they represent the membership, but this is a little bend from the truth because all the General Chairman's Association can do is make recommendations. The CNR has seen fit to reduce the present young employee to 1 per cent a year after January 1, 1966. He now works 45 years for 45 per cent pension; whereas, the man with 30 years under the grant of the 1½ percent for the first 30 years could receive 45 per cent pension with 30 years service. Each and every time they make a move on this pension, and I am not an actuary, it costs money because it is a gift for a certain group.

Each and every time if you look into the background of these situations there is a group of people in a certain age group—and I do not want to use the word that might not sound too well in these quarters—officials, who all took advantage of plan 2 when it happened. They all received pensions of \$400 to \$600 a month in the 1952 plan. They all received the bonus of a year's pay anywhere from \$14,000 to \$20,000 a year and pensions of \$600 to \$800 a month, and there seems to be no discrepancy when the Company wants to discuss their position because they will add official positions from Vancouver to Halifax. As has been discussed in the House many times before, they have become overloaded with middle management and every once in a while they will come out with a plan that will probably reduce operating costs and each and every time they come to it they have got to go back to middle management to weed them. This is each time they have adjusted this pension plan. The investment of the middle management, or the person happens to catch that age group, he has got a bonanza. It is just like a Christmas present because his investment has been tremendous. We have people with \$4,500 to \$5,000 pensioned off in 1952 receiving \$350—these are working people I am talking about, not officials—who

[Interprétation]

Le président: Oui.

M. Burnett: A mon sens, la question de la retraite volontaire prématurée s'apparente aux contradictions qu'on retrouve dans ce régime de pension et aux sources de l'insatisfaction. Peu importe pendant combien de temps vous siégez, la plupart des mémoires que vous recevrez aujourd'hui concerneront probablement le manque de communications entre l'employé et les directeurs du régime de pension du Canadien National.

Vous penserez peut-être que l'Association du président général devrait s'occuper de la question, puisqu'elle représente les membres, mais ce n'est pas tout à fait vrai, puisque cette Association ne peut que faire des recommandations. Le Canadien National a jugé bon de réduire le taux du jeune employé à 1 p. 100 par année, après le 1^{er} janvier 1968. Il travaille maintenant pendant 45 ans pour une pension de 45 p. 100, tandis que l'homme qui a travaillé 30 ans, aux termes de la subvention de 1½ p. 100 pour les premières 30 années de service peut recevoir une pension de 45 p. 100. Chaque fois qu'on prend une décision au sujet de cette pension, je ne suis pas actuaire, mais je sais que c'est dispendieux parce qu'il s'agit toujours d'un don à un groupe en particulier.

Chaque fois que cela se produit, il y a des fonctionnaires qui prennent avantage du régime numéro 2, lorsque ce dernier est entré en vigueur. Ils ont tous reçu des pensions de \$400 à \$600 par mois aux termes du régime de 1952. Ils ont tous reçu la prime d'une année de traitements, c'est-à-dire de \$14,000 à \$20,000 par année et des pensions de \$600 à \$800 par mois et il ne semble pas exister de contradiction lorsque la société veut discuter de leur poste parce qu'ils ajouteront d'autres postes de Vancouver à Halifax. Comme on l'a souvent dit à la Chambre, il y a un nombre excédentaire de cadres moyens et de temps à autre, on met au point un régime qui réduira probablement les frais d'exploitation et ce sont toujours les cadres moyens qui en souffrent. Ce sont les cadres moyens ou la personne qui atteint par hasard ce groupe d'âge qui est le plus favorisé. C'est purement gratuit parce que son investissement a été considérable. Nous avons des gens qui gagnent de \$4,500 à \$5,000 qui ont pris leur retraite en 1952 et qui reçoivent \$350—je parle d'employés et non de hauts-fonctionnaires—qui tombent dans cette catégorie. Ils vous diront qu'il s'agissait d'une amélioration. Cette dernière amélioration du régime donne aux jeunes employés un taux de 1 p. 100 pour toutes ces années de service. Afin d'obtenir

[Text]

happen to catch the draft. This was an institution and an upgrading under the plan they will tell you. This last upgrading of the plan reduced the young employee to 1 per cent situation for all of his service. In order to get a 50 per cent pension he has to work 50 years under the new set up.

• 2035

I have no contest, and I am not an actuary, and I did not come here to argue figures because I am not qualified to do so, but I do know that the situation each and every time this plan has been changed has resulted in a bonanza for a certain group. I would be pleased if I were to be questioned on these issues because our membership feels pretty strongly about it and they feel that the only answer, that whatever the plan may be—and we are to accept the actuarial report of the Canadian National Railways as far as moneys are concerned—we are prepared to do this. We are not out screaming about where did that extra \$80 million go or why is it not here? We are not going to do that. We are prepared to accept this but we think in this day and age that any moneys invested should go back into the pension plan for the benefit of the employees, not into the operating costs, and their staying with a 4 per cent figure for the employee because this has been their commitment.

This is something that we do feel strongly about and we do feel that the makeup of the Board of Directors should entail an equal number of people with an independent chairman nominated by the Minister of Labour. We feel that this would be a step in the right direction. Each and every brief that you hear in this room, theoretically this is what they will be wanting. They will describe to you 2 per cent, they will describe to you 4 per cent, whatever the case may be. Theoretically this is what they want. Not to run the plan but to have a say in the plan, a proper representation in this plan so that this early retirement cannot happen. It has happened twice now, the early retirement and the 1952 change in the plan.

That is all I have to say, gentlemen. If you would like to question me I will not be going anywhere.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Burnett, you have mentioned figures in your briefs and I heard you two or three times saying that you are not an actuary nor do you profess to have qualifications in that field. Is that correct?

[Interpretation]

une pension de 50 p. 100, il doit travailler 50 ans, d'après le nouveau régime.

Je ne suis pas un actuaire et je ne suis pas venu discuter de chiffres, parce que je n'ai pas la compétence voulue mais je sais que chaque fois que le régime est modifié un groupe particulier est favorisé. J'aimerais que l'on me pose des questions à ce sujet parce que nos membres ont des opinions très différentes. Nous sommes préparés à prendre des mesures peu importe ce que sera le régime et nous devons accepter le rapport actuariel du Canadien National en ce qui concerne les argents. Nous ne ferons pas de programmes afin de savoir où sont allés les 80 millions de dollars ou pourquoi ils ont disparu. Nous sommes disposés à accepter ceci mais nous pensons que tout argent investi devrait retourner au régime de pension pour que les employés en profitent et non être intégrés aux frais d'exploitation, ce qui laisse un taux de 4 p. 100 pour l'employé. C'est ce à quoi il s'était engagé.

A notre avis, le Conseil d'administration devrait comporter un nombre égal de membres et être dirigé par un président nommé par le Ministre du Travail. A notre avis, ce serait un pas dans la bonne direction. Vous vous rendrez compte, qu'en théorie, c'est ce qu'on demande dans chacun des mémoires que vous entendrez. On vous décrira le 2 p. 100 ou 4 p. 100 selon le cas. Nous ne voulons pas tout diriger, mais nous voulons une représentation juste afin que le régime de retraite prématurée n'entre pas en vigueur.

C'est tout ce que j'avais à dire, messieurs. Je serai présent, si vous voulez poser des questions.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Burnett, vous mentionnez des chiffres dans vos mémoires et je vous ai entendu dire deux ou trois fois que vous n'êtes pas actuaire et que vous n'avez pas de compétence dans ce domaine. Est-ce que c'est exact?

[Texte]

Mr. Burnett: Yes, I did say that, but what are the figures you are referring to that I mentioned?

Mr. Trudel: I will be coming to that in a minute. You tossed a figure in the air of employees, and I believe the term that you used was "in the middle management". Is that correct? You were referring to middle management?

Mr. Burnett: Not necessarily middle management. I even threw in the employees that happened to get caught in the draft, I think I said.

Mr. Trudel: Right. Let us talk about those employees for a minute. You mentioned a figure of between \$40,000 and \$45,000 of the people who were caught in the draft and I would like to be caught in a similar type of a draft. I just put some figures on a piece of paper here when you mentioned between \$40,000 and \$45,000. Using the figures that you quoted, the deduction would have to be in the neighbourhood of a minimum of \$125 a month for pension.

2040

Mr. Burnett: Excuse me, I am not following you. You have lost me someplace. When I quoted \$40,000 or \$50,000, what? I do not remember.

The Chairman: Order, please.

Mr. Trudel: Did you say \$45,000 or \$4,500?

Mr. Burnett: I said \$4,500. I said that the man had between \$4,500 and \$5,000 in the pension plan.

Mr. Trudel: This is an entirely different all game because I was trying to assess the amount of deductions that would make my figures that I had on a piece of paper possible.

Let us leave this because \$4,500 is not unusual for an amount of deduction for an employee in a pension plan, even including the CNR or outside of the CNR.

Mr. Burnett: Are you asking for my opinion?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Burnett: I would say it would be a small amount in this day and age. I only pointed out the \$4,500 to \$5,000 contribution because of the institution of Plan 2 in 1952 or which I had taken these figures down to, the Head of the Pensions and the man that I

[Interprétation]

M. Burnett: Oui, mais à quels chiffres faites-vous allusion?

M. Trudel: J'y reviendrai dans une minute. Vous avez parlé du nombre d'employés et je crois que vous vous êtes servi du terme «cadres moyens». Est-ce exact?

M. Burnett: Il ne s'agit pas nécessairement des cadres moyens. J'ai parlé aussi des employés qui tombent dans cette catégorie.

M. Trudel: C'est exact. Parlons maintenant de ces employés. Vous parlez des gens qui sont dans la catégorie de \$40,000 et de \$45,000. J'aimerais bien être dans cette catégorie. D'après les chiffres que vous avez mentionnés, la déduction mensuelle serait au minimum de l'ordre de \$125.

M. Burnett: Je m'excuse, je ne comprends pas. J'ai dit \$40,000 ou \$50,000. Je ne me souviens pas...

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Trudel: Avez-vous dit \$45,000 ou \$4,500?

M. Burnett: J'ai dit \$4,500. J'ai dit que l'homme gagnait de \$4,500 à \$5,000 dans le régime de pension.

M. Trudel: Alors la situation est toute autre, car j'essayais justement d'évaluer la somme des déductions qui rendrait possible les chiffres que j'avais notés.

Laissons de côté cette question, car le montant de \$4,500 est assez commun, comme déduction à l'égard de tout employé qui fait partie d'un régime de pension de retraite, y compris celui du CN, et même en dehors du CN.

M. Burnett: Vous me demandez mon opinion, monsieur Trudel?

M. Trudel: Oui.

M. Burnett: Je dirais que la somme est minime ces jours-ci. Je n'ai noté que la contribution de \$4,500 à \$5,000, en raison de l'inauguration du Régime 2 en 1952, au sujet duquel j'avais montré ces chiffres au chef du bureau des pensions. L'employé dont j'avais

[Text]

had discussed was receiving \$350 a month pension for his \$4,500 investment, which is a nice return.

Mr. Trudel: Is the portion that you are talking about now the entire length of service or the amount that he had to re-invest?

Mr. Burnett: To elaborate on that a little, as you probably know, there were no contributors prior to 1935.

Mr. Trudel: Right.

Mr. Burnett: And they were given full value for their service up until that time.

Mr. Trudel: Right.

Mr. Burnett: And at the time I had gone down in 1952, in our department—possibly this might be a little confusing too because we work on a mileage situation. We have jobs that are what we call big pay jobs and jobs that are normal mileage jobs. And I had actually taken a very gross example as far as the company was concerned, I will have to admit. I used a conductor that was on a job that was paying our utmost in mileage when I had taken my figures. I also used for the other set of figures a man that was a much younger man that had gone down and entered into Plan 2 and his working until 65 with compound interest would have set him up in the pension plan for between \$23,000 and \$25,000. And for this he would have received roughly, at the present rates of pay because to use any other rates of pay would be supposition; you would be working on something that was not there. So you would have to use at that time the rates of pay that were in existence. His pension for his \$25,000 investment at those rates of pay would have been in the vicinity of \$215 to \$220 a month. These are the two figures but when I was speaking it was \$4,500 to \$5,000.

It so happened that they were in this age group. It was not a matter of choice. And in the discussion, Mr. Gillingham got a little provoked at me and said he had seen smart aleks like me before and they wound up at the Salvation Army on \$25 a month because I was a pension expert. And he screamed that they had to start somewhere. I said I understood that they had to start somewhere, and that to take a man and put him on the street at \$350 a month or an official at \$700, that money must come from some place. Therefore this is why at that time they had a program of a push with the assistant superintendents and superintendents and lists in every available place to hang them up for everybody to get into Plan 2, and rightly so because how the

[Interpretation]

parlé recevait \$350 par mois de pension pour son investissement de \$4,500, ce qui constitue un bon placement.

M. Trudel: Est-ce que la part dont vous parlez actuellement comprend toutes les années de service ou le montant qu'il a dû réinvestir?

M. Burnett: Pour expliquer un peu plus cette question comme vous le savez sans doute, il n'y avait pas de cotisants avant 1935.

M. Trudel: C'est exact.

M. Burnett: Ils ont eu tous les crédits pour leur service antérieur jusqu'à ce moment-là.

M. Trudel: C'est juste.

M. Burnett: Et en 1952, dans notre service cette question est peut-être un peu complexe aussi car dans notre situation, nous sommes payés au mille. Nous avons des postes qui sont bien payants et d'autres qui comportent la rémunération normale au mille. Je dois admettre que j'avais effectivement pris un exemple global, en ce qui concerne la société. Je me suis servi de l'exemple d'un chef de train qui recevait le montant maximum par mille, quand j'ai utilisé ces chiffres. J'ai utilisé aussi, pour l'autre série de chiffres l'exemple d'un homme beaucoup plus jeune qui avait adhéré au Régime 2. Alors, s'il avait travaillé jusqu'à l'âge de 65 ans, il aurait contribué, en vue de sa pension, une somme de \$23,000 à \$25,000, en comptant l'intérêt composé. Il s'agirait des taux de salaires actuels car on ne peut pas en supposer d'autres, autrement on calculerait avec des chiffres qui n'existent pas. Donc, il fallait utiliser les taux de salaires courants à ce moment-là. D'après ces taux de salaires, pour un investissement de \$25,000, le montant de sa pension aurait été de l'ordre de \$215 à \$220 par mois. Voilà les deux chiffres, mais au moment où j'en parlais, il s'agissait de chiffres de l'ordre de \$4,500 à \$5,000.

Il s'est trouvé que ces chiffres étaient compris dans son groupe d'âge; il n'y avait pas de choix à faire. Au cours de la discussion, M. Gillingham s'est fâché un peu contre moi, et il m'a dit qu'il avait connu des fins-financiers comme moi, qui se sont retrouvés plus tard à l'Armée du Salut, parce qu'ils étaient censés être des experts en pensions de retraite. Alors il a crié à tue-tête qu'il fallait commencer quelque part. J'ai dit que je m'en rendais bien compte, mais que pour mettre quelqu'un à la retraite à raison de \$350 par mois, ou un fonctionnaire à raison de \$700, il faut tout de même trouver l'argent quelque part. C'est pourquoi on a inauguré à ce moment-là un programme, avec l'aide des surintendants et des surintendants adjoints et on affichait pa

[Texte]

hell were they going to give these men \$350 to \$600 a month for this type of investment?

Now this went by the board. This situation passed. Now we have come to this early voluntary retirement situation and we are faced again with people receiving anywhere from up to a year's salary, anywhere from \$12,000 to \$20,000 in their hands plus anywhere from \$700 to \$1,000 a month pension. In doing this they have reduced the young man today to a 1 per cent situation. We could discuss this at great lengths and I do not think we could come to any conclusion other than the fact that regardless of the briefs that come in here, the employees are not sure in every area as to what their complaints are but they know that these things are happening. Therefore a man could bring in a brief in good faith but I do not know whether he would paint the picture properly as far as the man on the street is concerned.

p. 2045

It is pretty hard to explain to the young fellow why somebody just got \$18,000 in his hand and \$700 a month who might be aged 55 and had only been working for the Canadian National Railways for a matter of from 22 to 25 years and had been in an official capacity and this young fellow is going to get 1 per cent for each year's service for 40 years. This is a thing that they have never explained and it is like talking across an ocean. But what I do know is this: that unless this pension plan is set up with the proper representation by company—I do not say take it over—but at least some say on the investment of the money and a return of interest that goes to the employee's benefit, then I say you are in trouble and in five years from now they will be out with another plan that will fix up a certain group. These are my opinions.

Mr. Trudel: May I be permitted an observation here, Mr. Burnett. I believe that what you are saying now is contrary to just about everything that has been said today.

Mr. Burnett: Would you mind elaborating a little, please?

Mr. Trudel: You are now tabling in a range that is far in excess of any proposition that we have had because when you start quoting \$600 a month, \$7,200 a year as a pension—and have looked at some of the averages out of the CNR pension fund—and yet you say that a young man today will only be getting 1 per

[Interprétation]

tout des listes pour que tout le monde s'inscrive au Régime 2, et à juste titre, car autrement, comment aurait-on pu accorder de \$350 à \$600 par mois de pension pour ce genre d'investissement?

Cette situation est passée. Maintenant nous en sommes arrivés à la question de la retraite volontaire anticipée, et encore une fois nous faisons face à une situation où des gens reçoivent un traitement annuel allant de \$12,000 à \$20,000, et, en plus, une pension de \$700 à \$1,000 par mois. Par ce fait, le jeune homme d'aujourd'hui se trouve dans une situation où sa pension ne sera que de 1 p. 100 par année de service. Nous pourrions discuter de ce sujet longuement, mais nous ne pourrions pas tirer d'autres conclusions, sauf que peu importe les mémoires que vous recevez, les employés ne sont pas sûrs, dans chaque secteur, de la nature de leurs plaintes, mais ils savent certainement que de telles choses se produisent. On pourrait présenter de bonne foi un mémoire, mais je ne sais pas s'il pourrait décrire correctement la situation du citoyen ordinaire.

Il est très difficile d'expliquer au jeune homme pourquoi quelqu'un vient de recevoir \$18,000 et une pension de \$700 par mois, alors que ce dernier pourrait être âgé de 55 ans, qu'il n'aurait travaillé pour le Canadien National que pendant 22 ou 25 ans, à titre de dirigeant, et ce jeune homme recevra seulement 1 p. 100 pour chaque année de service, pendant 40 ans. C'est une situation qui n'a jamais été expliquée, c'est tout comme si on parlait dans le vide. Je sais bien toutefois qu'à moins d'établir le régime de pensions au moyen d'une représentation adéquate par compagnie—je ne propose pas le contrôle entier—mais au moins une voix, en ce qui concerne l'investissement des fonds et un revenu d'intérêts au profit de l'employé. Je dis qu'il y aura des difficultés et que d'ici cinq ans, on proposera un autre régime de pensions qui accommodera un certain groupe. Voilà mon opinion.

M. Trudel: Voulez-vous me permettre une observation, monsieur Burnett. Je crois que ce que vous dites maintenant est contraire à tout ce qui a été dit aujourd'hui.

M. Burnett: Voulez-vous expliquer un peu plus, s'il vous plaît?

M. Trudel: Vous dépassez maintenant toutes les propositions que nous avons reçues, car quand vous commencez à citer un chiffre de \$600 par mois, ou de \$7,200 par année comme pension de retraite—et j'ai examiné certaines des moyennes qui sont tirées de la classe de pensions du CN—que vous préten-

[Text]

cent return and your plan calls for 1.5 per cent, I lose you somewhere. I am really trying hard to follow you but I have my doubts that this could be explained. I do not want to start an exchange of contrary views here but it seems to me that either we are not on the same wave length or that you are not getting across to me.

Let me get away from this for one second. You claim that there was a lack of communication and that this problem is going to be far more prevalent in the near future. Would you like to enlighten me and tell me where we can find such a beautiful communication regarding pension funds in existence today that we could look at. Have you a model set-up that you could care to mention to us?

Mr. Burnett: Dealing with your first remarks, I do not want you to leave the Committee with the idea that when you spoke of \$600 a month or something and I have lost you.

Mr. Trudel: You mentioned the figures. I did not.

Mr. Burnett: No, but you said I had lost you. I do not want to lose you. I want to get on the same wave length. I do not want to lose anybody because I would love to think that we are all thinking along the same lines. At what part of my statement was it that I lost you?

Mr. Trudel: People have come to us today saying that they are not getting sufficient benefits from the pension fund and I think everybody that has come has tried to give us a message that they were looking for additional benefits. This is what I want to ascertain. You are making the point that there is discrimination within the ranks of the CNR and that certain members are getting far too much and possibly others far too little—unless I am not reading you correctly.

Mr. Burnett: In answer to that, I do not think that at any time I said we were not getting enough. If I have, I stand to be corrected. I did not at any time say that we were not getting enough. I was pointing out discrepancies as far as the changes that have been made in the CNR plan that have been costly as far as the plans are concerned and only involved certain age groups and, of course, it is always officials with the certain age groups.

As far as my saying I did not get enough or we are not getting enough or we want 4 per

[Interpretation]

dez qu'un jeune homme aujourd'hui n'obtient qu'un montant de 1 p. 100 et que votre régime comporte 1.5 p. 100, je vous perds. Je tente de vous suivre, mais je doute que cette opération puisse s'expliquer. Je ne veux pas commencer à discuter de vus contraintes, mais il me semble que, ou bien nous ne nous comprenons pas, ou bien je vous comprends mal.

Permettez-moi de m'éloigner de ce sujet un instant pour vous poser une question. Vous dites qu'il y a eu un manque de communication et que ce problème s'aggraverait dans l'avenir. Est-ce que vous aimeriez m'éclairer un peu et me dire où nous pouvons trouver une si belle communication, concernant les régimes de pensions, que nous pourrions examiner aujourd'hui avec vous? Avez-vous un modèle à nous proposer?

M. Burnett: Pour parler de vos observations initiales, je ne voudrais pas que vous quittiez ce comité en pensant que lorsque vous avez parlé d'un chèque de \$600 par mois, je ne vous ai plus compris.

M. Trudel: C'est vous qui avez mentionné ces chiffres, pas moi.

M. Burnett: Non, mais vous avez dit que nous nous comprenions plus. Je voudrais que nous nous comprenions. Je ne veux perdre tous à la même chose. Dans quelle partie de mon énoncé, j'aimerais penser que nous pensons, mon mémoire est-ce que je vous ai perdu?

M. Trudel: Il y a des gens qui sont venus nous voir aujourd'hui pour nous dire qu'ils ne recevaient pas suffisamment de prestations du régime de pensions, et je crois que tous ceux qui sont venus ont essayé de nous dire qu'ils cherchaient à obtenir des prestations supplémentaires. C'est ce dont je veux m'assurer. Vous dites qu'il y a une distinction injuste dans les rangs du CN, que certains membres obtiennent beaucoup trop et d'autres beaucoup trop peu, à moins que je ne vous comprenne pas.

M. Burnett: Je ne crois pas avoir dit à aucun moment que nous ne recevions pas suffisamment. Si je l'ai fait, je me suis trompé. Je n'ai pas dit en aucun moment que nous ne recevions pas suffisamment. Je vous signale les divergences dans les changements apportés au régime de pensions du CN. Ces changements ont coûté cher au point de vue des plans et ils n'intéressaient que certains groupes d'âge; nécessairement, il s'agit toujours des fonctionnaires dans ces groupes d'âge.

Quant à dire que je n'en ai pas reçu assez, vu que nous n'en recevons pas suffisamment.

[Texte]

cent, I do not believe that I ever committed myself in this way to this Committee. I have said that in order for this not to happen, which has happened, I think that the situation of the management, if there is nothing to hide and the Minister of Labour sees fit to appoint a man of his choosing—I have enough faith in his integrity to accept him blindfolded if the situation was such that it could get down and be run the same as you would run your own home. I think that any of us running our own affairs would expect this, but not to sit down and have situations come about for which there is no explanation to the employee.

Now we are into a situation whereby it is dictatorial and I am not condemning the fund. I am not saying they are mismanaging the fund. I am only saying the fund should be set up for the benefit of employees and the returns on the moneys invested should go to the employees; not a situation where they have committed themselves to 4 per cent and leave that for all time to come and get into national housing. I have not even dwelt on that area of the pension. All I am saying is that you will find that the general problem with these briefs that come in here is that they may ask for two, they may ask for four, they may ask for the moon. But what they are really asking for is a say in the operation of the plan. Not a complete say. They are asking that they be represented properly on this fund and that the Minister of Labour could appoint an arbitrator or a man of integrity to oversee this situation. I do not think this is too much to ask for the employees.

• 2050

Mr. Trudel: On this particular subject that you raise, I believe that all the briefs made some reference to a different structure.

Mr. Burnett: Granted.

Mr. Trudel: I believe all of them had a specific proposition that can be concerned. The implications may have been different and the numbers may have been different, but every one of them said, or would have liked to see a structure. I think we agree on that.

Mr. Burnett: I am suggesting owing to the fact that briefs must be presented at this Committee in order to get a hearing that they could not all come into this Committee and say, "I want self-autonomy with the pension,

22142—71

[Interprétation]

ou que nous voulons obtenir 4 p. 100, je ne crois pas m'être engagé de cette façon devant le Comité. J'ai déjà dit que pour que cette situation ne se produise pas, et c'est déjà arrivé. Je crois que la situation de la direction, si on n'a rien à cacher et si le ministre du Travail juge à propos de nommer quelqu'un de son choix, j'ai suffisamment confiance en son intégrité que j'accepterais son choix les yeux fermés, si la situation était telle qu'on pourrait administrer le régime de la même façon qu'on administre son propre foyer. Je crois que nous tous qui nous occupons de nos propres budgets, nous nous y attendrions, mais nous ne permettrions pas qu'il se produise une situation pour laquelle on ne peut donner aucune explication à l'employé.

Nous en arrivons à une situation de dictature, et je ne condamne pas la caisse. Je ne dis pas qu'on administre mal la caisse. Je dis tout simplement que la caisse devrait être établie au bénéfice de ses employés et que les intérêts des investissements devraient revenir aux employés, et je n'approuve pas une situation où on s'est engagé à 4 p. 100, et où on laisse ce domaine à tout jamais, pour s'occuper de l'habitation au Canada. Je n'ai même pas mentionné ce secteur de la pension. Tout ce que je dis c'est que le problème général qu'on retrouve dans les mémoires qui nous sont présentés, on pourrait demander 4 p. 100, 6 p. 100 et même la lune. Tout ce qu'on demande effectivement c'est d'être représenté adéquatement dans l'administration de ce régime et non pas une représentation complète. On demande d'être représenté adéquatement et que le ministre du Travail nomme un arbitre ou une personne intègre pour examiner cette situation. Je ne pense pas que nous en demandions trop pour les employés.

M. Trudel: Sur ce sujet particulier, je crois que tous les mémoires contenaient une référence quelconque à une restructuration.

M. Burnett: Je vous le concède.

M. Trudel: Chaque mémoire proposait une mesure spécifique. Le nombre de propositions soumises et les conséquences qu'elles entraînaient étaient peut-être différentes. Il n'en demeure pas moins qu'elles convergeaient vers la mise en place d'une structure. Nous sommes tous d'accord là-dessus.

M. Burnett: La nécessité de soumettre des mémoires à ce Comité pour être admis à y témoigner, ne permettait pas que chacun vienne réclamer une autonomie personnelle en ce qui touche le temps de pension. Ces

[Text]

period". They have all been drawn up in good faith by people who are dissatisfied. Each one of the briefs will vary as far as wants and demands are concerned, and naturally this Committee will sit and deliberate as far as what would be reasonable. I am suggesting, only suggesting, that when this Committee gets down to the nitty gritty, they will find that the faults with the situation, and the dissension being caused through the country will be caused strictly because this vast ocean that I described earlier separates the employee from his fund.

Mr. Trudel: On another entirely new field, you mentioned on page 2, of one of the letters or briefs that you submitted, a diminution of an accumulation of points, I believe it was 85 points before, and you suggest 60 points.

Mr. Burnett: In that brief, yes.

Mr. Trudel: I am not quite familiar with your system, but would this not lead to a 20-year length of service?

Mr. Burnett: Not necessarily.

Mr. Trudel: It could lead to a 20-year service?

Mr. Burnett: It could possibly, but not necessarily.

Mr. Trudel: It could be a combination.

Mr. Burnett: We have employees at all different ages.

Mr. Trudel: Right. But where the maximum was 85 points, the average would have what, in number of years of service, close to 35 before?

Mr. Burnett: At what age?

Mr. Trudel: To accumulate 85 points.

Mr. Burnett: I would say the average age for an accumulation would be roughly 57, 58 years old.

Mr. Trudel: Years of age, but I was thinking of years of service with the company, would it be 32, 35, 30?

Mr. Burnett: You could split that because it comes to 85 and they are 57 years old, that would give them 36 years.

Mr. Trudel: Would you care to elaborate so that we are talking about the same sets of figures? How do you arrive at 85 points?

Mr. Burnett: Under the present system, when the age and service equals 85, a man is

[Interpretation]

mémoires sont l'œuvre de personnes de bonne foi, mais mécontentes. Leurs griefs varient en fonction de leurs besoins et de leurs prétentions, et il est normal que le Comité se réunisse pour en délibérer dans la mesure du possible. Je présume, c'est une simple conjecture, que le Comité lorsqu'il s'attellera à la question, s'apercevra que les carences de la situation actuelle, comme la dissension qui sévit dans le pays, sont essentiellement imputables à l'abîme dont j'ai parlé, qui sépare les employés de leur fonds de pension.

M. Trudel: Passons à un domaine tout à fait différent. Vous avez mentionné à la page 2 d'une des lettres ou dans un mémoire que vous avez présentés, une réduction de l'accumulation des points. Il s'agissait, je crois, auparavant, de 85 points et vous proposez qu'on les réduise à 60.

M. Burnett: Dans ce mémoire, oui.

M. Trudel: Je ne suis pas tout à fait au courant de votre système, mais ne suppose-t-il pas une période de 20 ans de service?

M. Burnett: Pas nécessairement.

M. Trudel: Il pourrait y mener?

M. Burnett: C'est possible, mais non inéluctable.

M. Trudel: Ce pourrait être une combinaison de systèmes?

M. Burnett: Nous avons des employés de tous âges.

M. Trudel: Oui, mais la moyenne des années de service, nécessaires à l'acquisition du maximum de 85 points, n'était-elle pas d'environ 35 ans?

M. Burnett: A quel âge?

M. Trudel: Pour atteindre 85 points.

M. Burnett: Je dirais que l'âge moyen se situe entre 57 et 58 ans.

M. Trudel: Vous parlez d'âge alors que j'ai en vue les années de service. Celles-ci seraient-elles de 32, 35, 30 ans?

M. Burnett: Vous pourriez diviser le maximum de 85 en fonction de la moyenne de 57 ans d'âge vous obtiendriez 36 ans de service.

M. Trudel: Pourriez-vous nous fournir plus d'explications et nous dire comment vous calculez ce chiffre de 85 points?

M. Burnett: En vertu du présent règlement lorsque le total des années de service et l'âge

[Texte]

eligible for a pension, subject to the pension rules set down by the Board of Directors, which would be a reducible pension if he were 57.

Mr. Trudel: This is the total of the two?

Mr. Burnett: I beg your pardon?

Mr. Trudel: A total of the two?

Mr. Burnett: Yes.

Mr. Trudel: I see.

Mr. Burnett: Service and age. If he had 85 points and he was 57 years old he would have 36 years of service. This would vary of course under the present system of different age groups.

Mr. Trudel: In your opinion, there is sufficient funding to allow for this kind of set-up?

Mr. Burnett: I did not say that.

Mr. Trudel: I am asking you.

Mr. Burnett: I do not want to give my opinion, because I would not want to be caught with egg on my face making any rash statements as far as the fund is concerned.

• 2055

I have even got into the details of possibly, if the CNR were agreeable, to going back to the institution of the 1935 Plan 1, on an actuarial report, and I have costs that would roughly run to \$500,000. If they were agreeable, this would only be \$5 a head for the employee. I did not come to the Committee to point a finger and say that there is some money missing or anything else, I am only pointing out the fact that each and every time they have made a change, it has cost this fund money.

Now I have not involved the people, which are many by the way, and if you ask me the figure I would have no way of telling you, but there are many who have taken advantage in middle management of the early voluntary retirement. They have gone on to this pension, of which the employees are paying at no reduction at age 55 and they are taking money out of that fund.

I do not have to be an actuary to understand this.

Mr. Trudel: I think we could get into a beautiful argument on that one. Regarding the amount of participation that each employee has and regarding the benefits that

[Interprétation]

de l'employé atteint 85, celui-ci est admis à faire valoir son droit à la retraite, conformément aux dispositions établies par le Comité directeur sur les pensions. La pension est réductible si l'intéressé n'a que 57 ans.

M. Trudel: Est-ce le total des deux?

M. Burnett: Plait-il?

M. Trudel: Est-ce le total des deux?

M. Burnett: Oui.

M. Trudel: Je saisis.

M. Burnett: Années de service et âge. Si l'employé requiert 85 points à 57 ans, il aurait 36 ans de service. Ce calcul varie, bien sûr, en fonction du régime actuel prévoyant différents groupes selon les âges.

M. Trudel: A votre avis, y a-t-il suffisamment de fonds pour l'application de ces structures?

M. Burnett: Je n'ai pas dit cela.

M. Trudel: Je vous le demande.

M. Burnett: Je ne voudrais pas donner mon opinion pour éviter les désagréments d'une affirmation hâtive concernant le fonds.

J'ai même exposé en détail la possibilité de reprendre, si le National-Canadien l'admet, le plan I de 1935, sur la base de calculs actuariels. Le coût indiqué s'élève à \$500,000 environ, ce qui représente \$5 par personne. Je ne me suis pas présenté devant ce Comité pour porter des accusations touchant une disparition de fonds ou une irrégularité quelconque. Je signale tout simplement que toutes les fois qu'un changement s'opère, le fonds en supporte les frais.

Je n'ai pas mis l'accent sur le fait que plusieurs employés, au niveau de la direction intermédiaire, ont tiré avantage de la retraite volontaire prématurée. Ils sont nombreux, quoique je ne puisse pas, à ce sujet, fournir des chiffres précis. Ils touchent une pension à laquelle les employés contribuent sans réduction à l'âge de 55 ans, et retirent, de ce fait, des fonds de la caisse de retraite.

Il ne faut pas être actuaire pour le comprendre.

M. Trudel: Nous pourrions avoir une controverse intéressante sur ce sujet. En ce qui concerne la participation de chaque employé et les avantages qu'on pourrait retirer de la

[Text]

we would draw from the fund, according to this participation.

Mr. Burnett: What do you mean an argument?

Mr. Trudel: I mean we could argue all evening, either he is paying enough or not paying enough for the benefits in return.

Mr. Burnett: I did not say he is paying enough or not paying enough. I say with this change in the early retirement which has placed a goodly number of people at a goodly pension, this pension that is being paid to them is being paid out of the fund.

Mr. Trudel: Agreed.

Mr. Burnett: I do it myself, and they are all pretty fair pensions. They are not small pensions. Mostly because, as I say, to my knowledge, there was not an official turned down for pension. They just took the number plate off the door and put another one on. Now the explanation they gave me earlier was the fact that they had counted official's positions, but I cannot go by the situation whether they had or they had not. All I know is our area has more officials today than it ever had, even after early retirement. These figures I am prepared to back up.

Mr. Trudel: This is something that we can question the company representatives on when they come before us. You mentioned seven men, Mr. Burnett, that were involved, but just in number, you never mentioned any names before the Committee.

Mr. Burnett: You mean the names of those men?

Mr. Trudel: Yes, have you got that?

Mr. Burnett: I sent in the names. Two of these men are exceptionally bad cases because, as I pointed out earlier in my letter, they were both medical cases, unable to work. They were refused an application yet they gave two of our other men—this is what I am saying about the discrepancies in thinking in different areas and the discrepancies right in one area. These men were refused an application, and one of them was granted a medical pension two weeks after the early retirement closed and a man on a full-pay job who was described by the Company as not performing fully had received his pension and bonus. Both working side by side.

Mr. Trudel: You have identified one in the letter?

[Interpretation]

caisse, en fonction de cette participation.

M. Burnett: Qu'entendez-vous par controverse?

M. Trudel: Nous pourrions discuter à longueur de soirée pour savoir si la contribution est en rapport ou non avec les avantages recueillis.

M. Burnett: Je n'ai pas discuté ce point; j'ai simplement souligné que ce plan avait permis à bon nombre d'employés de profiter d'une pension généreuse versée par la caisse de retraite.

M. Trudel: D'accord.

M. Burnett: J'en profite moi-même, et les pensions sont assez généreuses. Aucun fonctionnaire ne s'est vu, à ma connaissance, refuser la mise à la retraite. On a tout simplement substitué un autre nom au sien, sur la porte du bureau. L'explication qu'on m'a donnée se rapportait au nombre des postes de direction. Je ne sais pas si je peux me fier ou non à cette affirmation, car notre secteur compte aujourd'hui, plus de fonctionnaires qu'il y a jamais, en dépit des retraites prématurées. Je suis disposé à prouver mon assertion par des chiffres.

M. Trudel: Nous pourrions interroger à ce effet les représentants de la compagnie qui comparaitront devant nous. Vous avez mentionné que sept personnes étaient en cause monsieur Burnett. Vous n'avez cependant cité aucun nom au Comité.

M. Burnett: Vous voulez dire les noms de ces personnes en cause?

M. Trudel: Oui, les avez-vous?

M. Burnett: J'en ai déjà fait part au Comité. Parmi elles, se trouvent deux cas, que j'ai signalés dans ma lettre, où il s'agissait de personnes malades et incapacitées. On leur a refusé leur demande de mise en retraite alors qu'on accueillait favorablement celle de deux autres fonctionnaires. Voilà les contradictions qui surgissent dans différents domaines d'appréciation. Deux employés ne peuvent faire valoir leurs droits, et l'un d'eux obtient une pension de maladie deux semaines après le rejet de sa demande de mise en retraite prématurée, alors qu'un troisième dont les services sont insatisfaisants, reçoit à la fois une pension et une gratification. Notons que tous ces employés travaillaient côte à côte.

M. Trudel: En avez-vous identifié un dans votre lettre?

[Texte]

Mr. Burnett: Yes, I think I identified them all at one time or other, I sent them in to this Committee.

Mr. Trudel: I have not got this information before me, that is the reason why I asked the question.

Mr. Burnett: I have the name in my letter that I read.

Mr. Trudel: This is the letter of May 17.

Mr. Burnett: I beg your pardon?

Mr. Trudel: May 17?

Mr. Burnett: That is the one.

Mr. Trudel: Yes, there is one name only and you mention seven men.

Mr. Burnett: Yes, well five of them were just ordinary employees. There was no medical restriction involved as far as they were concerned, but D. A. Dixon, and L. E. Scriber were the two medical cases that we had, who did not receive their bonus nor, in fact, did they receive their pensions. One of them is still battling for a medical pension and one of them has already had his pension on account of a bad heart condition. They refused this D. A. Dixon an application. They refused D. P. Dempster an application and he insisted they take it, and he was given the bonus. To my way of thinking, there has been no continuity in this early retirement as far as people are concerned.

For instance, in that small terminal of Baffin, five section men, the whole crew would be pretty hard to justify when those sections on the bayline are cut right down to the bone, and the track is falling apart and they are going into a work program to build the track and put in crushed rock, and what have you. These section men right now are cut right down to the bone, and here is five of them on one terminal. Mr. Thompson was the area officer and I guess he had a weak moment. Now our men are subject to watching this.

• 2100

Mr. Trudel: I think we got away from the question that I was asking about. You identified three men, would you identify the document where the other four are mentioned?

Mr. Burnett: I sent in the complete file, and I even had an excerpt from *Keeping Track*, advertising this plan, and the whole works.

[Interprétation]

M. Burnett: Je les ai tous identifiés à un moment ou à un autre. J'en ai adressé les noms au Comité.

M. Trudel: Je n'ai pas ces renseignements devant moi, c'est pourquoi je m'enquerais.

M. Burnett: Le nom se trouve dans la lettre que j'ai lue.

M. Trudel: Est-ce la lettre du 17 mai?

M. Burnett: Pardon?

M. Trudel: La lettre du 17 mai?

M. Burnett: Oui, c'est cela.

M. Trudel: Oui, un seul nom y apparaît; vous en avez mentionné sept.

M. Burnett: Oui, parmi eux, cinq étaient de simples employés. Aucune raison d'ordre médical ne les atteignait, à l'encontre de M. D. A. Dixon et de M. L. E. Scriber, qui n'ont pas reçu de gratification, pas plus que leur pension d'ailleurs. L'un d'eux essaie toujours d'obtenir une pension de maladie, alors que l'autre l'a déjà reçue en raison de défaillance cardiaque. La requête de M. D. A. Dixon a été refusée à l'égal de celle de M. D. P. Dempster qui a insisté pour qu'on l'accepte et s'est vu accorder la gratification. A mon avis, il n'y a jamais eu de continuité dans l'application du régime de retraite prématurée. La présence des cinq préposés, qui constituent toute l'équipe du terminus de Baffin, est difficilement justifiable; la voie ferrée, délabrée et quasiment désaffectée, fait encore l'objet de reconditionnement et de réaménagement. M. Thompson dirigeait ce secteur et il a peut-être eu un moment de faiblesse. Nos hommes sont appelés à être témoins de pareilles circonstances.

M. Trudel: Je crois que nous nous sommes éloignés de la question que j'avais posée. Vous avez identifié trois personnes; pourriez-vous identifier le document renfermant les noms des quatre autres?

M. Burnett: J'ai déposé le dossier au complet. J'ai même des extraits de la revue *Keeping Track*, au sujet de la publicité de ce programme et de toute la procédure.

[Text]

Mr. Trudel: That is my last question, Mr. Chairman. I believe I have run out of time.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Burnett, could you possibly tell us whether or not there was any type of consultation or communication or negotiation with the Canadian National prior to the implementation of the Selective Early Voluntary Retirement Plan?

Mr. Burnett: To my knowledge, hon. member, there was a meeting with the General Manager in Winnipeg at which our officers were indisposed and they were at joint conference with the Canadian National Railways in Montreal at that time. To my knowledge, they did not appear with the Canadian National officials in the Winnipeg area with the General Manager.

Mr. Guay (St. Boniface): Would you allow a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Guay (St. Boniface): In each instance—because the plan was changed twice, was it not?—were you consulted in either instance then?

Mr. Burnett: No. In the first instance of change, you refer to 1952, where I pointed out that for the investment that people had at that time, their pensions were very sufficient. In fact, anybody would run about four miles to get the investment. At that time, to my knowledge, nothing was done other than the fact that the General Chairmen's Association, as usual, under the plan that we are strapped with, had put in proposals in good faith to the company and the Board of Directors, and there is no doubt in my mind that they are doing the best they can under the situation they are faced with. I am not criticizing our General Chairmen's Association but the situation is such that it is just like me writing a letter to somebody in Montreal whom I do not know. It is just about that effective because whenever they have made these moves they just made them.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, we could take it then that in each instance where the plan was changed—or call it upgrading as you have, if you like—there was no consultation then with the employees prior to that change taking place.

Mr. Burnett: Well, hon. member, they might have. It would be a little presumptuous of me to say because I do not run the organi-

[Interpretation]

M. Trudel: C'était ma dernière question, monsieur le président. Je crois que le temps qui m'a été alloué est déjà expiré.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire si des entretiens ou des négociations ont eu lieu avec le Canadien National avant l'entrée en vigueur du régime de retraite volontaire anticipée?

M. Burnett: Il y a eu une réunion avec le directeur général, à Winnipeg et, en même temps, il y a eu une conférence mixte avec le Canadien National à Montréal.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question supplémentaire?

Le président: Je vous en prie.

M. Guay (Saint-Boniface): Ce régime a été modifié à deux reprises, n'est-ce pas? Dans chacun des cas, vous a-t-on consulté?

M. Burnett: Non. Dans le cas de la première modification—vous parlez de 1952—j'ai signalé que par rapport à l'argent investi à l'époque, les pensions étaient nettement suffisantes. A ma connaissance, il ne s'est rien passé, sauf que le président de l'Association a présenté des propositions à la société et au Conseil de l'administration et je suis persuadé qu'ils font de leur mieux. Je ne veux pas critiquer le directeur de notre Association mais la situation est telle que c'est comme si j'écrivais une lettre à quelqu'un de Montréal que je ne connais pas.

M. Guay (Saint-Boniface): Par conséquent on n'a jamais consulté les employés avant de modifier le régime.

M. Burnett: On l'a peut-être fait. Si j'affirmerais, je m'avancerais peut-être trop car ce n'est pas moi qui dirige l'organisation.

[Texte]

ation. It is possible that in joint conference in Montreal the Pension Board could have said to our officers that we are introducing a new situation in 1952 and 1975. This could have taken place, but as far as an advertisement as to the likes and dislikes of the employee, no, definitely not.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Burnett, for those who do make the Selective Voluntary Early Retirement Plan, from what fund does this money come?

Mr. Burnett: I would be at a loss to say as to the actual bonus money where it comes from because it has been intimated, but this is not worth very much, that it is coming out of the operation costs of the Canadian National Railways. But if you want to get down to the nitty gritty and they are paying, once again, their commitments four per cent or whatever it may be, and national housing for $7\frac{1}{2}$ or 9 or whatever the case may be, I suppose you could work the situation around that it is coming out of the fund, naturally.

Mr. Skoberg: You do not know whether it is coming out of the surplus in the fund or the earnings on the fund or the fund itself?

Mr. Burnett: No, there is no way of our knowing. It has been intimated that this is not paid out of the pension fund but then I would have to go back to the situation of investment where it is common knowledge they are into situations, and rightly so—I do not have any contest with their investments or their management brains or their economists—it comes right back down to the situation of whether this earning, as far as this money is concerned, is giving the employee a benefit at large, which I think it should.

Mr. Skoberg: Now, Mr. Burnett, the President of the Canadian National was before us on May 21 and he suggested in answer to a question I put to him in regard to the Winnipeg situation that it is a means of providing an opportunity for people who were surplus and for whom we did not have any jobs, to retire early. Just ahead of that, he suggested that "we worked out numerical values for each location and then advised the employees if this opportunity was present." Now, what type of advice and communication did the employees in Winnipeg receive from management in relation to the Selective Retirement Plan?

[Interprétation]

Lors de la conférence mixte qui s'est déroulée à Montréal, la Commission des pensions a peut-être averti nos représentants que des modifications interviendraient en 1952 et en 1975. C'est possible, mais on ne sait jamais ce que pensent les employés.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pour ceux qui adhèrent au régime de pension de retraite volontaire anticipée, de quel fond vient l'argent?

M. Burnett: Je ne saurais vous le dire exactement, mais il entre dans les frais d'exploitation des chemins de fer du Canadien National.

M. Skoberg: Vous ne savez pas si l'argent provient de l'excédent du fonds, ou des gains réalisés à même le fonds ou du fonds lui-même?

M. Burnett: Non, nous n'avons aucun moyen de le savoir. On nous a dit que ce n'était pas payé à même le fonds de pension—et je n'ai rien à redire de la nature de ces investissements et je ne mets pas en doute le bon sens des gestionnaires—il me semble que les employés devraient en bénéficier.

M. Skoberg: Le président du Canadien National est venu devant ce Comité le 21 mai et lorsqu'on l'a interrogé sur la situation de Winnipeg, il a répondu que la retraite anticipée est un moyen de créer de nouveaux emplois. Il avait déclaré auparavant: «nous avons procédé localement à une estimation numérique, puis nous avons fait part aux employés de cette possibilité.» Reste à savoir ce qu'à Winnipeg, la direction a dit aux employés à propos de ce régime de retraite anticipée.

[Text]

• 2105

Mr. Burnett: It got to the point where it was pretty bitter. This situation came about in keeping track and by bulletin by the Canadian National Railway officials in October. They used the date of January 15 as the closing date for application. They had another two months that they had set for themselves I suppose for applications and extension of the plan or possibly second thoughts. They had an extra two months of grace. We had conductors that were not too well; they were men in advanced years and they had gone down, particularly one of these seven that I discussed, and they pretty nearly made a nervous wreck of him with the lack of information. I know positively that he beat a path and pretty nearly wore out the carpet to the Labour Relations Office in Winnipeg asking for some guidance. They had a direct phone to Montreal just anytime they wanted to use it but there was nothing new each time he went in. He finally got so frustrated in trying to sell his home, trying to rent a suite and he wanted to go away for the winter because he was not feeling well, and in his particular case they made a nerve case out of him owing to the lack of information and guidance as far as officials were concerned on exactly what even they meant and their supposition as to what would apply. It was just left in mid-air.

Mr. Skoberg: Well, a direct question, Mr. Burnett. Was there in your opinion a numerical value for each location worked out?

Mr. Burnett: No.

Mr. Skoberg: So that they could take advantage.

Mr. Burnett: No.

Mr. Skoberg: Turning to your letter with the lengthy list of signatures—it is not that lengthy but the May 25 letter they refer to—in your opinion, can you express the opinion of the ones that have signed this letter, and do you believe that these organizations are in favour of pensions generally being under the Collective Agreement?

Mr. Burnett: In my own opinion, and it is only an opinion...

Mr. Skoberg: This is yours now, or can you speak for...

Mr. Burnett: Well, to be honest with this Committee, I feel that the strongest element in the dissatisfaction on the employees—owing to lack of communication, as I described earlier, it might seem a strange thing to you people sitting here but people get involved in misinformation, they get involved in half-

[Interpretation]

M. Burnett: Les employés ont été avertis par un bulletin d'information publié par les autorités du Canadien National, en octobre. Ils ont fixé au 15 janvier la date limite de demandes. On a accordé deux mois supplémentaires. Nos dirigeants n'étaient pas à même de discuter; c'était des personnes âgées auxquelles on n'a pas donné toute l'information voulue. L'un d'eux en a presque fait une dépression nerveuse au point où il était prêt à s'adresser au bureau des relations de travail à Winnipeg, pour obtenir des conseils. Ils étaient reliés directement à Montréal par téléphone, mais chaque fois qu'ils voulaient l'utiliser, il n'y avait aucun élément nouveau. Cet homme dont je vous parle a essayé de vendre sa maison et de louer un appartement; comme il ne se sentait pas bien, il voulait s'en aller pendant l'hiver; on l'a poussé à bout par manque d'informations et de conseils si bien que tout est resté en suspens.

M. Skoberg: A-t-on vraiment procédé à une évaluation numérique dans chaque localité?

M. Burnett: Non.

M. Skoberg: C'était pour profiter de la situation.

M. Burnett: Non.

M. Skoberg: Pour en revenir à votre lettre et votre longue liste de signatures, pourriez-vous exprimer l'opinion des signataires et croyez-vous que ces organisations voudraient que les pensions entrent dans les conventions collectives?

M. Burnett: A mon avis...

M. Skoberg: C'est votre avis que vous donnez, mais ne pourriez-vous pas parler au nom de...

M. Burnett: Pour être tout à fait honnête avec le Comité, il me semble que le facteur qui a contribué le plus au mécontentement des employés a été le manque de communication, comme je l'ai dit plus tôt. Cela peut vous paraître étrange, mais les employés ont été nourris d'informations erronées et de demi-

[Texte]

truths, and I can tell you right now that the situation on the Canadian National Railways over this pension plan is not good. I am not coming in here to threaten anybody because it would be the last thing I would want to do or even imply but I can tell you this; that owing to the fact that there is this lack of communication between the employees and management over this situation and over this early retirement and over these changes of plans where money does not make any difference as to what you have in there—it is the only plan I ever heard of where it does not matter how much you have in it. Usually, a plan that has been paid into for a good number of years, depending on contributions, is a more beneficial plan than one that operates under this system. But this system could work to advantage for certain employees; it could work to advantage for me, so I would say that the biggest single factor, as far as dissatisfaction is concerned—and they are having meetings, and they are throwing around half-truths, and they are getting into a situation, and granted a lot of it is unjustified because of the half-truths, but I will tell you that it is not good. It is a bad, bad situation and they are having meetings, I do not know about the Eastern provinces, but they are having them all through the West and our labour leaders are trying their very hardest to make explanations but it is pretty hard to get to each and every employee when they are operating on half-truths and it is not an easy job. I would say the main concern that the employees have that would satisfy the situation would be a decent representation as to the moneys, not how they are invested but how they are tabulated on any earnings as far as the percentage rates are concerned, whatever they may be, and go the the employees' benefit, and there would be no change of plan or early voluntary retirement that picks up any special group if we had an arbitrator I am quite sure.

• 2110

I do not have available what this would cost, but it would be fantastic and these men are operating out of this same fund again. This we do know. These men are drawing a pension at 55 years of age with the bonus out of this fund. Now, I do not think that I or anybody else would sit on a board with a proper hearing and allow this to take place. I have enough faith in mankind to know that it would not take place under the other system and I think that if this were granted the employee as a recommendation from this Committee, you would have a step in the right direction. You would not have these committees sitting four years from now or

[Interpretation]

vérités, mais je peux vous informer qu'au sein du Canadien National, la situation à l'égard de ce régime de pension n'est pas des meilleurs. Je n'accuse personne. La cause essentielle a été le manque de communication entre les employés et la direction au sujet de la retraite anticipée et à ces changements de régime où l'argent ne fait aucune différence. C'est le seul régime que je connaisse où l'argent investi n'a aucune importance. Généralement, un régime de pension qui fonctionne depuis de nombreuses années et grâce aux cotisations est beaucoup plus bénéfique que celui-ci. Toutefois, ce système pouvait servir les intérêts de certains employés dont j'en suis un. A mon avis, le seul facteur de mécontentement a été le manque de communication. La situation est très mauvaise et les discussions se poursuivent—je ne sais pas ce qu'il en est dans les provinces de l'Est—mais les entretiens ont lieu partout dans l'Ouest et les dirigeants syndicaux font de leur mieux pour expliquer la situation, mais ce n'est pas facile, étant donné que les employés s'accrochent à des demi-vérités. Les employés réclament une participation satisfaisante par rapport au fond; ce qui les intéresse, ce n'est pas la matière dont on les investit, mais la façon dont on calcule les taux de pourcentage et dont on les répartit entre employés.

Je ne sais pas à combien cela reviendrait mais ce serait énorme et le fond resterait le même. Nous le savons pertinemment bien. Ces hommes prennent leur retraite à l'âge de 55 ans et ils touchent une pension qu'ils auraient versée à même ce fond. Je ne crois pas que quiconque tolérerait cela. J'ai suffisamment confiance en l'humanité pour affirmer que cela ne se produirait pas dans le cadre de l'autre régime et que si le Comité formulait une recommandation en ce sens, ce serait un premier pas dans la bonne direction. Ces comités n'auraient plus besoin de siéger pendant des années. Tout serait résolu, car les gens ne pourraient pas se plaindre; ce qui

[Text]

whatever the case may be. You would have it solved because these people could not cry no contest or we have nobody there. Under this system I am afraid they have a beef.

Mr. Skoberg: I think you are fully familiar with the plan and realize that the Board of Trustees decides in the final analysis whether to accept the recommendations from the Board of Directors or from the people administering the plan.

Mr. Burnett: Correct.

Mr. Skoberg: Do you think there is any chance of having any representation in the CNR Pension Plan, as a whole now, unless they are representatives on the Board of Trustees which administers the moneys?

Mr. Burnett: I am not that familiar with your form of operation in Parliament but I think if you did think along those lines you would come up with a situation whereby the representation was at least equal to a Crown corporation with an arbitrator appointed by our Minister of Labour. This would be a supposition on my part, but I think it would go along those lines.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Just one question, Mr. Chairman. Mr. Burnett, is there any merit in considering each employee being informed of his own participation either yearly, or every two years or three years, of the amount he has accumulated into the fund?

Mr. Burnett: In my own opinion, it would not be enough—it is another thing that I do not like to say—but the average working person operates on half truths and this is the problem you have with labour unions. You have it everywhere you go because everybody operates on situations that are only half truths; they do not have all the information. It is my opinion that if this situation came about and this statement were to be a little more understandable to the employee as an individual, it would be possible.

But if I were going to give my opinion I would say he would still get into the situation that if this happened again, the slip that you gave him would not be much of a consolation because he would know then that he was still in the same position and he did not have

[Interpretation]

n'est pas le cas dans le cadre de ce régime.

M. Skoberg: Je crois que vous connaissez extrêmement bien le régime et le financement de tout le régime de pension et vous vous rendez compte que le Conseil des commissaires décide dans l'analyse finale s'il faut ou non accepter les recommandations du Conseil d'administration ou des gens qui administrent le régime.

M. Burnett: C'est exact.

M. Skoberg: Est-ce que vous estimez qu'il y aurait possibilité d'avoir une représentation au sein de l'ensemble du régime de pension du National Canadien, comme un tout maintenant, à moins qu'il ne soit des représentants au sein du Conseil des commissaires qui administrent la caisse.

M. Burnett: Je ne sais pas exactement comment vous fonctionnez au Parlement, mais je pense que si vous pensez le long de ces lignes, vous arriverez à une situation où la représentation était au moins égale à celle d'une société de la Couronne avec un autre nommé par notre Ministre du travail. Ceci serait une supposition de ma part, mais je pense qu'on irait dans cette direction.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Juste une question, Monsieur le président. Monsieur Burnett, y a-t-il aucun mérite à envisager que chaque employé soit informé de sa propre participation, soit chaque année soit tous les deux ou trois ans, du montant qu'il a accumulé dans le fonds?

M. Burnett: A mon avis, ce ne serait pas suffisant—c'est une autre chose que je n'aime pas à dire—mais la personne moyenne fonctionne sur des demi-vérités et ceci est le problème que vous rencontrez avec les syndicats ouvriers. Vous avez ce problème partout où vous allez, parce que chacun fonctionne sur des situations qui sont des demies vérités; ils n'ont pas tous les renseignements. C'est mon opinion que si cette situation s'est produite et si cette déclaration devrait être un peu plus compréhensible à l'employé en tant qu'individu, cela serait possible.

Mais si je devais donner mon opinion, je dirais qu'il se trouverait encore dans la situation selon laquelle si ceci se produisait de nouveau, la note que vous lui avez donnée ne serait pas beaucoup une consolation, parce qu'il était toujours dans la même position, e

[Texte]

anything to say about it. As I pointed out, I do not want to see the position come about where he has everything to say about it; as it is his money and his plan, I would like to see him in a position to be willing to accept a situation put down by the Labour Department with the Crown corporation. I do not think this is an unreasonable request.

I could go into detail on opinions. I am not going to give you my own opinion because I have nothing to back it up with so far as this fund is concerned. I would have to go and spend a half a million dollars and go back to 1935 and get an actuary, but I am not going to do that. I am just saying this would be the only situation that would be acceptable to the employee. Then he would not be in a position to be coming to this Standing Committee because he would be well represented.

Mr. Trudel: Assuming then for a minute that the structure you have recommended to the Committee were in place, how would communications with the employees be improved? How would this satisfaction come about at the employee level?

• 2115

Mr. Burnett: As it is right now, we do not have much of a problem. Although I described it as a vast ocean, we do get a communiqué in a democratic manner from the higher echelon in our unions and actually they are not to be faulted.

But we have to keep coming back to the same recommendations that they make each and every time and it gets to be a fruitless situation. It gets to be that nobody would even read the communiqué because there would be nothing there for them to read other than what they have seen for the last 20 years. There would be improvement in their thinking only when this Board of Directors got ready to make this move.

Mr. Trudel: This was the intent of my question. I am not attacking anyone, company, union or any other part of management at this particular time. In this communication field, regardless of the number of bulletins issued or directives given to employees by the company, it seems about 70 per cent is being lost. I am trying to assess how the employees could be better informed or get more satisfaction, if we were to change the representation or the structure of the Board.

Mr. Burnett: Are you speaking of before or after this proper representation of the Board of Directors?

[Interprétation]

qu'il n'avait rien à dire au sujet de cela. Comme je l'ai souligné, je ne veux pas qu'on n'en arrive à la situation suivante où l'employé a le dernier mot au chapitre; comme il s'agit de son argent et de son régime, j'aimerais le voir prêt à accepter une situation établie par le ministère du travail avec la société de la Couronne. Je ne pense pas que ce soit là une demande déraisonnable.

Je pourrais aller en détail sur les opinions. Je ne veux pas vous donner ma propre opinion, parce que je n'ai rien pour la seconder en ce qui concerne ce fonds. Je devrais dépenser un demi-million de dollars et retourner à 1935 et obtenir une actuaire. Mais je ne ferais pas cela. Je suis juste en train de dire que cela serait la seule situation qui serait acceptable pour l'employé. Alors il n'aurait pas à se rendre à son Comité permanent, parce qu'il serait bien représenté.

M. Trudel: Si l'on suppose pour un instant que la structure que vous avez recommandée au Comité était en place, comment les communications avec les employés seraient-elles améliorées? Comment cette satisfaction se produirait-elle au niveau des employés?

M. Burnett: Tel que c'est maintenant, nous n'avons pas un grand problème. Quoique je décris cela comme un vaste océan, nous obtenons un communiqué d'une manière démocratique en provenance de l'échelon supérieur de nos syndicats et en fait ce n'est pas eux qu'il faut blâmer. Mais nous devons revenir aux mêmes recommandations qu'ils font chaque fois et cela devient une situation stérile. On n'en arrive au point que personne ne lirait même le communiqué, parce qu'il ne contiendrait rien d'autre à lire pour eux que ce qu'ils ont vu pendant les 20 dernières années. Il y aurait une amélioration dans leur manière de penser seulement quand ce Conseil d'administration serait prêt à faire cette démarche.

M. Trudel: C'était là l'intention de ma question. Je n'attaque personne, la société, le syndicat ou tout autre partie de la direction à ce moment précis. Dans ce domaine des communications, quelque soit le nombre de bulletins publiés ou de directives données aux employés par la société, il semble qu'environ 70 p. 100 soit perdu. J'essaye d'évaluer comment les employés pourraient être mieux informés ou obtenir une plus grande satisfaction, si nous devons changer la représentation ou la structure du Conseil.

M. Burnett: Parlez-vous d'avant ou d'après cette recommandation du Conseil d'administration?

[Text]

Mr. Trudel: Well, after, as I said in my earlier question and assuming that your representation were adopted and in place. I am trying to assess the better understanding or the value of communication with the employees so that we could achieve the aims you have set forth in your representation.

Mr. Burnett: Do you want my answer?

Mr. Trudel: I would appreciate it, yes.

Mr. Burnett: I would say it would be much improved because one of the reasons of this lack of communication has been the fruitless system of operation we have at present. This is one of the reasons of disinterest, dissatisfaction, half truths, and the whole situation and meetings, and passing out guns and what have you. This is involved. This situation has existed year, after year, after year. But as you point out, if my suggestion were in place and the men could have a comprehensive situation of the moneys involved described to them, whether it be good or bad. I think they would be prepared to accept this because they would be dealing with their own three people, three company people and an arbitrator set down by this government. I think communication would improve.

But the way it is now it is going to get worse because they are operating on half truths and taking the fund apart and writing off money and it has got to be ridiculous. Everybody on the sidewalk has become a pension expert; and this is not good when year after year, for a period of 20 years you pass people working on the property who are not qualified to handle the situation.

Mr. Trudel: One last area, Mr. Chairman. You have mentioned—I believe it was in 1952 when this changeover and the participation of employees was offered to bring them up to a certain level—that the amounts put into the fund by various employees—although some of them were large, at that time there may have been some hardship on some of the employees—there was no possible investment that could be secured to bring in a larger return. The participation offered to the employees, I assume, was on a voluntary basis to catch up over the years when the plans were changed over.

Mr. Burnett: No, it was not a voluntary situation. It was just a change in plan 2 as to benefits.

[Interpretation]

M. Trudel: Et bien, après, comme je l'ai dit dans ma première question et en supposant que votre représentation soit adoptée et en place. J'essaye d'évaluer la meilleure compréhension ou la valeur des communications avec les employés de telle sorte que nous puissions réaliser des buts que vous avez formulés dans votre représentation.

M. Burnett: Voulez-vous ma réponse?

M. Trudel: Je l'apprécieraï, oui.

M. Burnett: Je dirais que cela serait une grande amélioration, parce qu'une des raisons de ce manque de communications a été le système stérile de fonctionnement que nous avons à l'heure actuelle. Ceci est une des raisons du manque d'intérêt, du manque de satisfaction, des demies vérités, et de toute la situation et les réunions, et le fait de passer à autrui sa responsabilité, etc. Tout ceci est impliqué. Cette situation a existé, année après année, mais comme vous l'avez fait ressortir, si ma proposition était acceptée et que l'on puisse expliquer aux hommes la situation globale des fonds impliqués, qu'elle soit bonne ou mauvaise, je pense qu'il serait prêt à accepter ceci parce qu'il traiterait avec les trois propres personnes, les trois personnes de leur société et un arbitre nommé par le gouvernement. Je pense que les communications alors s'amélioreraient.

Mais de la manière que cela fonctionne actuellement, cela va de mal en pis, parce que il fonctionne sur des demies vérités et il démontre le fonds et défalque de l'argent et cela devient ridicule. Chaque profane est devenu un expert en pension, et ceci n'est pas bon quand année après année, pendant une période de 20 ans, vous croisez des gens travaillant dans cet ensemble qui ne sont pas qualifiés pour s'occuper de la situation.

M. Trudel: Un dernier domaine, monsieur le président, vous avez mentionné—je crois que c'était en 1952 quand ce changement et la participation des employés a été offerte pour les amener à un certain niveau—que les montants versés à la caisse par les différents employés—quoique certains étaient importants, à cette époque ils peuvent avoir constitué une difficulté pour certains des employés—il n'y avait pas investissement possible dont on pourrait s'assurer pour amener un rendement plus important. La participation offerte aux employés, il me semble, était sur une base volontaire pour rattraper les années où les plans avaient changé.

M. Burnett: Non, ce n'était pas une situation volontaire. C'était juste un changement dans le régime 2, quant aux prestations.

[Texte]

Mr. Trudel: All right, then this was compulsory.

Mr. Burnett: Not compulsory; well, depending on age.

Mr. Trudel: It had to be one or the other.

Mr. Burnett: When a man reached the age of 65 he would come under the new change at the introduction of plan 2 in 1952. There was nothing voluntary about it; was it just a direct change in the percentage setup and the benefits obtained in the pension plan as a whole.

Mr. Trudel: But did you have a by-pass provision?

Mr. Burnett: No.

Mr. Trudel: There was no by-pass. I understood you to say there was a by-pass.

Mr. Burnett: Do you mean if a man were deficient in his contribution?

Mr. Trudel: No. Over the years if you had service prior to 1952 under the 1935 plan.

Mr. Burnett: They did not accept a payment from a man until 1935. When we were dealing with the men with \$4,500, as I described, we were dealing with men who had seniority from 1910 and 1916, which was quite a group. They did not come into this situation by chance.

Mr. Trudel: None of them were of the 1952 or 1959 plan. They were all of the previous plan, plan 1, or what you call the 1935 plan.

• 2120

Mr. Burnett: Previously there was only the one plan, plan 1 as they call it, and in 1952 they introduced plan 2. But the contributions in either plan were not accepted prior to 1935 and these men then walked in, as I pointed out earlier, with the \$4,500 to \$5,000 investment at \$350 to \$400 a month in our particular department which was quite an investment. Then, as I pointed out earlier, when they instituted the early voluntary retirement with the bonus, each and every man who received the bonus on reaching age 55, regardless of where those funds came from, has gone on to this fund once again as being selective; but he is drawing money out of this fund.

Mr. Trudel: The bonus you are referring to, I assume, is this 52-week maximum salary.

[Interpretation]

M. Trudel: Très bien, alors c'était obligatoire.

M. Burnett: Pas obligatoire, mais selon l'âge.

M. Trudel: Ce devait être l'un ou l'autre.

M. Burnett: Quand une personne atteignait l'âge de 65 ans, elle passait sous le nouveau changement à l'introduction du régime 2 en 1952. Il n'y avait rien de volontaire à ce sujet; c'était juste un changement direct du pourcentage établi et des bénéfices obtenus dans le régime de pension pris dans son ensemble.

M. Trudel: Mais aviez-vous une disposition de raccourci?

M. Burnett: Non.

M. Trudel: Il n'y avait pas de raccourci. J'ai compris que vous disiez qu'il y avait un raccourci.

M. Burnett: Voulez-vous dire si un homme avait été déficient dans son paiement?

M. Trudel: Non, si vous aviez du service avant 1952 en vertu du régime de 1935.

M. Burnett: Il n'accepte pas un paiement d'une personne avant 1935. Lorsque nous nous occupons des personnes avec \$4,500, ainsi que je l'ai décrit, nous nous occupons des personnes qui avaient une ancienneté à partir de 1910 et 1916, et qui formaient tout un groupe. Elles n'entraient pas dans cette situation heureusement.

M. Trudel: Aucune d'entre elles n'appartenait au plan de régime de 1952 ou 1959. Elles étaient toutes du régime précédent, le régime 1 ou ce que vous appelez le régime de 1935.

M. Burnett: Auparavant il y avait seulement le régime 1 comme on l'appelle et, en 1952, on a introduit le régime 2. Mais les paiements dans chaque régime n'ont pas été acceptés avant 1955 et ces gens sont venus comme je l'ai signalé précédemment, avec un investissement de \$4,500 à \$5,000 à \$350 à \$400 par mois dans notre ministère, ce qui constituait un investissement. Ensuite, comme je l'ai souligné plutôt, lorsqu'on a institué la retraite volontaire anticipée avec le bonus, chaque personne qui recevait le bonus, en atteignant l'âge de 55 ans, quelle que soit l'origine de ces fonds, c'était rendu à cette caisse une fois encore comme étant sélective; mais il retire son argent de cette caisse.

M. Trudel: Le bonus auquel vous vous référez, je suppose, est le salaire minimum de 52 semaines.

[Text]

Mr. Burnett: Right and the pension is prorated according to the number of years of service.

Mr. Trudel: Right. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to ask him another question in regard to paragraph 1 (b) of his letter and I quote:

Questions asked about the fund and how the monies are invested go unanswered.

Have you ever received an answer? Has this been going on and on for years without getting an explanation? Have you requested this of the CNR only or have you gone elsewhere?

Mr. Burnett: I might give you the wrong answer. If you were to ask Mr. MacMillan, he would tell you that they have issued an actuarial report from time to time on this fund. We are in no position to contest this actuarial fund as to the moneys and the interest earned. The only figures we have ever received from them is the 4 point some odd they are committed to. They commit themselves to telling you they will pay this in the fund. If they make 9 per cent on the money there is no way we can say, "Well, what about the other 5 per cent? That should be for us." This I know.

So far as actually issuing a statement I would say, yes, from time to time we do get an actuarial statement. But for the average employee on the street and I think for pretty near anybody other than an actuary it would be quite difficult to read and obtain anything from it. This is where all your half-truths come from.

This is where they read in the *Toronto Telegram* of a \$300 million write-off and right away they form a meeting and then there are sparks flying. When a situation comes along like I pointed out in the example of early retirement and this bonus is given out, no official is turned down and they give you stories about reducing the number of officials from coast to coast at a great cost. They put them on the plan at maybe 55 or 57 years old, on large pensions coming out of this fund the employees are building. Mind you they are building it up too.

[Interpretation]

M. Burnett: Oui et la pension est établie au prorata suivant le nombre d'années de service.

M. Trudel: Bien. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à poser, Messieurs? Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais lui poser une autre question en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de sa lettre et je la cite:

Les questions posées en ce qui concerne la caisse et comment les fonds sont investis sont restés sans réponse.

Avez-vous maintenant reçu une réponse? Est-ce que ceci a continué pendant des années, sans que vous obteniez des explications? Avez-vous demandé cela au National Canadien seulement ou êtes-vous allé ailleurs?

M. Burnett: Je pourrais vous donner une réponse erronée. Si vous deviez demander à monsieur MacMillan, il vous dirait qu'ils ont publié un rapport actuariel de temps en temps en ce qui concerne ce fonds. Nous ne sommes pas en position de contester ce fonds actuariel en ce qui concerne les fonds et les intérêts gagnés. Les seuls chiffres que nous ayons jamais reçus d'eux, sont les 4 points auxquels ils sont engagés. Ils s'engagent à vous dire qu'ils verseront ceci dans la caisse. S'ils font 9 p. 100 sur l'argent, il n'y a pas moyen pour nous dire, «et bien qu'est-ce qu'il en est en ce qui concerne les autres 5 p. 100? Ceci devrait être pour nous» je suis au courant de cette chose.

En ce qui concerne le fait de publier une déclaration je dirais, oui, de temps en temps nous obtenons une déclaration actuarielle, mais en ce qui concerne l'employé moyen et je pense même pour presque toute autre personne qu'un actuaire, il serait très difficile de lire et d'obtenir quelque chose de ce document. C'est de là que proviennent vos demi-vérités.

C'est là qu'on lit dans le *Toronto Télégram* qu'il y a eu une défalcation de 300 millions de dollars et immédiatement ils constituent une réunion et là commencent à s'exister. Quand une situation se produit comme celle que j'ai indiquée dans l'exemple de la retraite anticipée et que ce bonus est distribué, aucun fonctionnaire n'est renvoyé et on vous raconte des histoires d'une réduction du nombre des fonctionnaires d'un océan à l'autre à grand frais. On les met sur le régime à peut-être 55 ou 57 ans, sur des pensions importantes provenant de cette caisse que les employés cons-

[Texte]

In the meantime there is a lack of communication here. Three years from now, if this Committee does not recommend a difference in thinking, we are liable to be back here with the same situation again and crying about some other new plan they have set up that benefited only a few.

Mr. Guay (St. Boniface): Going back to my question, even though you have asked for some explanation pertaining to the fund you have never received this at all, but you went a further saying your requests went unanswered. I am presuming now that even though the auditor's report, if I may call it that, comes out on a yearly basis you cannot get detailed information from that report. Is that it?

Mr. Burnett: Not sufficient.

Mr. Guay (St. Boniface): Not sufficient. Thank you.

The Chairman: We want to thank you Mr. Burnett for appearing before us and the way you answered your questions.

Mr. Burnett: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, we adjourn until tomorrow afternoon at 3.30 in Room 308, in camera.

[Interprétation]

truisent. N'oubliez pas qu'il la construise également.

Pendant ce temps, il y a un manque de communications ici. Dans 3 ans à compter de maintenant, si ce Comité ne recommande pas une différence d'opinion, il se peut que nous soyons de nouveau ici avec la même situation et que nous nous ayons un autre régime nouveau qu'ils auront établi et qui profitera seulement à quelques-uns.

M. Guay (Saint-Boniface): Pour revenir à ma question, même si vous avez demandé une explication en ce qui concerne le fonds, vous ne l'avez pas reçue du tout, mais vous avez continué de dire que vos demandes sont restées sans réponse. Je présume maintenant que, même si le rapport de l'Auditeur, si je peux appeler cela un rapport, est publié sur une base annuelle, on ne peut obtenir d'information détaillée sur ce rapport. Est-ce que c'est bien cela?

M. Burnett: Pas d'information suffisante.

M. Guay (Saint-Boniface): Pas suffisante. Merci.

Le président: Nous désirons vous remercier monsieur Burnett pour avoir comparu devant nous et pour la manière dont vous avez répondu à nos questions.

M. Burnett: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, nous ajournons jusqu'à demain après-midi à 3 h. 30. Il y aura alors séance à huis clos.

APPENDIX "EE"

Recommend that an independent committee, free from political and railway influence be set up to study the financial structure of the present C.N. Pension Plans and report their findings and recommendations as to whether or not each of these separate Pension Plans are in a financial position that suggested improvements now being brought forward may be implemented for the benefit of employees and pensioners.

Recommendations:

1. Recommend the immediate decking or stacking of the C.N. Pensions with the Canada Pension, rather than the present integrated arrangement and that all Members of the Pension Funds pay the full contributions to both Plans in order to receive full benefits from each.

2. Remove penalty for early voluntary retirement after the age of 55 years, where the age and service add to 85 or more as at present.

3. That the rate of present pensions paid all Pensioners be increased Jan. 1, 1970 by an allowance of 2 per cent for each year that they have been on pension, to be applied in the same manner as the Civil Service Pension Adjustment recently awarded, with a maximum of 40 per cent.

4. That the C.N. Pension Funds pay the full cost of basic Medical and Hospital Benefits of all Pensioners and their Dependents. (At present Members pay their own, which works a hardship on a large number of those receiving small pensions.)

5. All existing and future C.N. Pensions to be increased in accordance with existing cost of living index and an escalator clause to be inserted in Agreements to cover.

6. Increase the allowance for pension to 2 per cent per year for each year of allowable service the same as the Civil Service, instead of the 1½ per cent as at present, with a maximum of 80 per cent. Contributions to the C.N. Pension Funds to cease after 40 years of Membership.

APPENDICE «EE»

Il est recommandé qu'un comité indépendant, libre de toute influence politique et n'ayant aucun rapport avec le chemin de fer soit établi en vue d'étudier la structure financière des régimes de pension actuels du CN, que ce comité fasse rapport de ses constatations et de ses recommandations concernant la possibilité de mettre en vigueur les améliorations présentement proposées, dans l'intérêt des employés et des pensionnés tout en tenant compte de l'état financier de chacun de ces régimes de pension en particulier.

Recommandations:

1. Il est recommandé que les régimes de pensions du Canadien National soient immédiatement superposés au régime des pensions du Canada, en substitution de la formule actuelle d'intégration, et que tous les membres participants au fonds de pension contribuent pleinement aux deux régimes afin de recevoir les prestations entières en vertu de chacun d'eux.

2. Que soit abolie la pénalité prévue en cas de retraite volontaire après l'âge de 55 ans, lorsque l'addition de l'âge aux années de service atteint ou dépasse le chiffre de 85, comme il est prévu actuellement.

3. Que le taux habituel des pensions versées à tous les retraités soit augmenté, à partir du 1^{er} janvier 1970, dans la proportion de 2 p. 100 pour chacune des années de pension déjà écoulées et suivant les mêmes modalités appliquées dans la Fonction publique pour le rajustement des pensions récemment opéré, sans que ce rajustement puisse dépasser le maximum de 40 p. 100.

4. Que le fonds de pension du Canadien National assume l'ensemble des frais médicaux et d'hospitalisation encourus par les pensionnés et les personnes à leur charge. (Présentement, les membres supportent leurs propres frais, ce qui constitue un fardeau pour nombre de pensionnés à revenu modique.)

5. Que toutes les pensions présentes et futures du Canadien National soient augmentées en rapport avec l'indice du coût de la vie, et qu'une clause d'indexation soit prévue, à cette fin, dans les accords.

6. Que l'allocation de pension soit portée à 2 p. 100 par an, pour chaque année de service donnant droit à une pension, à l'instar du régime en vigueur dans la Fonction publique, et en remplacement du taux actuel de 1.5 p. 100, avec un maximum de 80 p. 100, étant entendu que le versement des cotisations à la caisse de pension du Canadien National cessera après 40 ans de participation.

7. Increase the Basic Pension under Part I from the minimum of \$300.00 annually. Increase to be in accordance with the cost of living index applicable as from 1949.

8. Recommended that the survivor benefits paid to Widows or Dependents of Pensioners be increased from the present 50 per cent to the full amount of the pension formerly paid. This however to be terminated if the Widow remarries, at which time any portion of the Husband's contributions still remaining in the fund be refunded.

9. That Widows of Employees who died in service and who were Members of the C.N. Pension Plans, and had ten or more years of service, be permitted to receive a pension equal to the full amount to which such Employee was entitled at the date of his death, or be permitted to take a refund of his contributions. The rule regarding remarriage as above to apply.

10. That Mortgage Funds for homes be made available to eligible Members of the Pension Plans at a preferred rate of interest, possibly through the N.H.A. etc. Mortgage Principal to be in proportion to the Employee's total pension contributions.

11. That the present Pension Board, which now consists of four Representatives for the Company, and three Representatives for the Employees, (now held by Union Executives), be increased to four Representatives each for the Company and for the Employees, plus one Independent Member, preferably an Actuary. This independent member to be appointed annually by the Board with a maximum of three years. The additional Board Member to represent the Employees to be a Pensioner whose reasonable expenses in connection therewith will be paid by the Pension Board.

12. Insert "Any Bona Fide Representative of any Labor Organization granted Leave of Absence to attend Official Union Business". (Reference Page 29, Paragraph 8, Employees Representatives.)

13. That a Penalty Clause be inserted regarding the repayment of deficiencies in contributions to

7. Que la pension de base minimum de \$300 par an, prévue au chapitre I, soit augmentée conformément à l'indice du coût de la vie, calculé rétroactivement à partir de 1949.

8. Que le taux actuel de 50 p. 100, applicable aux prestations versées à la veuve ou aux survivants en charge, soit aboli en faveur du paiement total de la pension à laquelle faisait droit le pensionné, de son vivant. Ces prestations cesseraient en cas de remariage de la veuve, et le reliquat éventuel des contributions du défunt mari au fonds de pension, serait remboursé.

9. Que la veuve de l'employé décédé en service et qui a contribué pendant 10 ans ou plus aux régimes de pensions du Canadien National, reçoive une pension égale au montant total auquel l'employé faisait droit à la date de son décès, ou alternativement, de demander le remboursement des contributions. Les dispositions en cas de remariage, prévues au paragraphe précédent, sont également applicables.

10. Que des prêts sur hypothèque, pour l'acquisition de logements, soient consentis à un taux préférentiel, conformément aux dispositions de la Loi nationale sur l'habitation ou de toute autre loi aux membres de la caisse de pension, admissibles à prévaloir de ces prêts. Le montant du prêt hypothécaire sera proportionnel aux contributions totales de l'employé au fonds de pension.

11. Que la composition actuelle de la Commission des pensions qui comprend 4 représentants de compagnie et trois représentants des employés (présentement trois directeurs syndicaux), soit modifiée de façon à comprendre 4 représentants pour chacune des parties patronale et syndicale, plus un membre indépendant qui soit de préférence un actuaire. Le membre indépendant sera désigné par la Commission pour une durée maximum de trois ans. Un membre additionnel qui représentera les employés de la Commission, sera choisi parmi les retraités, et aura droit au remboursement par la Commission, des dépenses raisonnables qu'il aura encourues du fait de ses fonctions.

12. Que soit inséré le membre de phrase suivant : «tous représentants de bonne foi d'une organisation ouvrière bénéficiant d'un congé d'absence pour participer aux travaux officiels du syndicat.» Cette adjonction se rapporte à la page 29, paragraphe des règlements, concernant les représentants des employés.

13. Qu'une clause pénale soit prévue pour les retards dans le paiement des contributions, afin

encourage Members to pay up in full. Suggest time limit be set for repayment of all future deficiencies.

14. That Plan II of the C.N. Pension be reopened to allow any present Employees an opportunity to join same and pay back in full all deficiencies owing, thus permitting them to receive full pension benefits.

15. That the Company be required to pay in full an Employee's contributions to the pension fund while he is off duty on Workmen's Compensation. This rule to be made retroactive to the 1935 Pension Plan. All such time lost to be allowed the Employee for pension calculation.

16. That the Capital Reserve of the C.N. Pension Funds be pegged at a set amount and be reviewed every three years when any recommended revisions necessary may be implemented.

I believe if these unfortunate circumstances are corrected and if these recommendations are acceptable

The government will benefit,
The railway will benefit,
The employees will benefit and
The public will benefit.

I Thank You.

d'encourager les membres à verser le montant total de leurs cotisations, et qu'une date limite soit fixée pour le paiement de toutes contributions déjà échues.

14. Que le plan II du régime de pension du Canadien National soit repris, pour permettre aux employés actuels d'y adhérer après paiement de toutes les cotisations arriérées, et de jouir, ainsi, de tous les avantages de ce plan.

15. Que la compagnie soit tenue de verser entièrement toutes les cotisations d'un employé au fonds de pension, en cas d'absence de cet employé par suite d'un accident de travail pour lequel il est indemnisé. Ce règlement s'appliquera rétroactivement au régime de pension établi en 1935, la période courue entretemps devant être considérée pour le calcul de la pension.

16. Que les réserves du régime de pension du Canadien National soit fixées à un montant déterminé lequel sera révisé tous les trois ans si des propositions dans ce sens s'avéraient nécessaires et applicables.

Je crois que si l'on remédie à ces malheureuses circonstances et que si ces recommandations sont acceptables

Le gouvernement y gagnera
Le Chemin de fer y gagnera
Les employés y gagneront
Le public y gagnera.

Je vous remercie.

INDEX

Description

C.N. Pensions. Explanation of 4 Types.	
" " " " " "	
Number of Employees Contributing to Each Plan.	Chart "N"
Total Number of Employees, 1950-1969.	Chart "F"
Years of Contributions.	
" " " 1900-1952.	Chart "G"
" " " 1920-1970.	Chart "G 1"
" " " 1930-1980.	Chart "G 2"
" " " "	Chart "G 3"
Capital Reserve Increase, and obligations.	Chart "H"
Finances of the 1935 and 1959 Pension Plans.	Chart "P"
Net Earnings on Investments. 1952-1968.	Chart "Q"
" " " "	
Pension Contributions and Compound Interest Paid.	Chart "Q 1"
" " " " " "	" "
Pension Paid. T 4 Form 1967.	
" " T 4 " 1966.	
Employee Portion of Pension Funds.	Chart "E"
Reduction in staff. 1952-1969.	Chart "R"
Increase in Capital Reserve.	Chart "S"
Number of Employees Contributing To Pension.	Chart "T"
Increase in Pension Returns. Percentage. 1952-1962.	
Canada Pension Returns.	Chart "M"
Typical Example of Pension Return.	(Chart "J")
" " " " "	Chart "J"
" " " Compound Interest.	Chart "K"
" " " Canada Pension.	
" " " Returns.	
Investment Returns.	
" "	
" "	
" "	
Data Concerning 1968. Financial Report.	Chart "U"
" " 1960-1968 "	Chart "V"
" " 1964-1968 "	Chart "V"
Numbers Retired on Pension 1968-1969.	
Age of Death.	
Age of Death. Pension Board Statement.	
" " " " "	
Average Age of Men At Death.	Chart "A"
" " " " " " United Nations Report.	
Recommended Revision To Rate Of Pension Return.	
" " " " " "	
Revised Pension Formulae. Proposal No. 1.	
" " " " " 2.	
Chart Showing Pension Returns, Typical.	Chart "L"
" " " " "	Chart "L 1"
" " " " "	Chart "L 2"

INDEX

Définition

Pensions du CN. Explication des quatre catégories.

" " " " " " "

Nombre d'employés participant à chacun des régimes.

Tableau «N»

Nombre total d'employés. 1950-1969.

Tableau «F»

Années de cotisations.

" " " 1900-1952.

Tableau «G»

" " " 1920-1970.

Tableau «G 1»

" " " 1930-1980.

Tableau «G 2»

" " "

Tableau «G 3»

Augmentation du capital de réserve et obligations.

Tableau «H»

État des finances des Régimes des pensions de 1935 et de 1959.

Tableau «P»

Profits nets sur les investissements. 1952-1968

Tableau «Q»

" " " "

Contributions au régime et intérêt composé payé.

Tableau «Q 1»

" " " " " " "

" "

Pension payée. Formule T 4 1967.

" " Formule T 4 1966.

Cotisations des employés à la caisse de retraite.

Tableau «E»

Réduction du personnel.

Tableau «R»

Augmentation de la réserve de capital.

Tableau «S»

Nombre d'employés participant au régime.

Tableau «T»

Augmentation des rendements de la caisse. Pourcentage. 1952-1962

Rendements du Régime de pensions du Canada.

Tableau «M»

Exemple typique du montant de la pension

(Tableau «J»)

" " " " " " "

Tableau «J»

" " " " " l'intérêt composé.

Tableau «K»

" " " du Régime de pension du Canada.

" " " des rendements du Régime de pension du Canada

Rendements des investissements.

" " "

" " "

" " "

Données statistiques pour l'année 1968. Rapport financier.

Tableau «U»

Données pour les années 1960-1968. Rapport financier.

Tableau «V»

Données pour les années 1964-1968. Rapport financier.

Tableau «V»

Nombres de pensionnés. 1968-1969

Âge au décès.

Âge au décès. Rapport de la Commission des pensions.

" " " " " " "

Âge moyen des hommes au décès.

Tableau «A»

" " " " " " selon le rapport des Nations Unies.

Revision proposée pour le taux du montant de la pension.

" " " " " " "

Formules revisées pour les pensions. Proposition n° 1.

" " " " " " n° 2.

Tableau indiquant le montant de la pension. Pension typique.

Tableau «L»

" " " " " " "

Tableau «L 1»

" " " " " " "

Tableau «L 2»

Proposed Pension Calculations.
Proposed Additional Employee Contributions To Pension Funds.

Chart "L 3"

Typical Example of New Formulae To Pension Returns.

" " " " " " " "
" " " " " " " "

Unemployment.
"

Recommendations To Curb Unemployment.
Population Of Canada By Sex and Age.

Chart "W"
Chart "X"

" " " " " " "
" " "
" " "
" " "
" " "
" " "

Cost of Living.
" " "

Chart "Y"
Chart "Y 1"

" " "
" " " Taxation.
" " " "
" " "

Chart "Z"

Formules proposées pour le calcul des pensions

Tableau «L 3»

Propositions concernant les cotisations supplémentaires des
employés à la Caisse de retraite.

Exemple typique des nouvelles formules proposées pour le montant
de la pension.

”	”	”	”	”	”	”	”	”
”	”	”	”	”	”	”	”	”

Chômage.

”

Recommandations en vue d'enrayer le chômage.

Population du Canada selon le sexe et l'âge.

Tableau «W»

Population du Canada selon le sexe et l'âge.

Tableau «X»

” ” ”

” ” ”

” ” ”

” ” ”

” ” ”

Coût de la vie.

” ” ” ”

” ” ” ”

” ” ” ” Impôts.

” ” ” ” ”

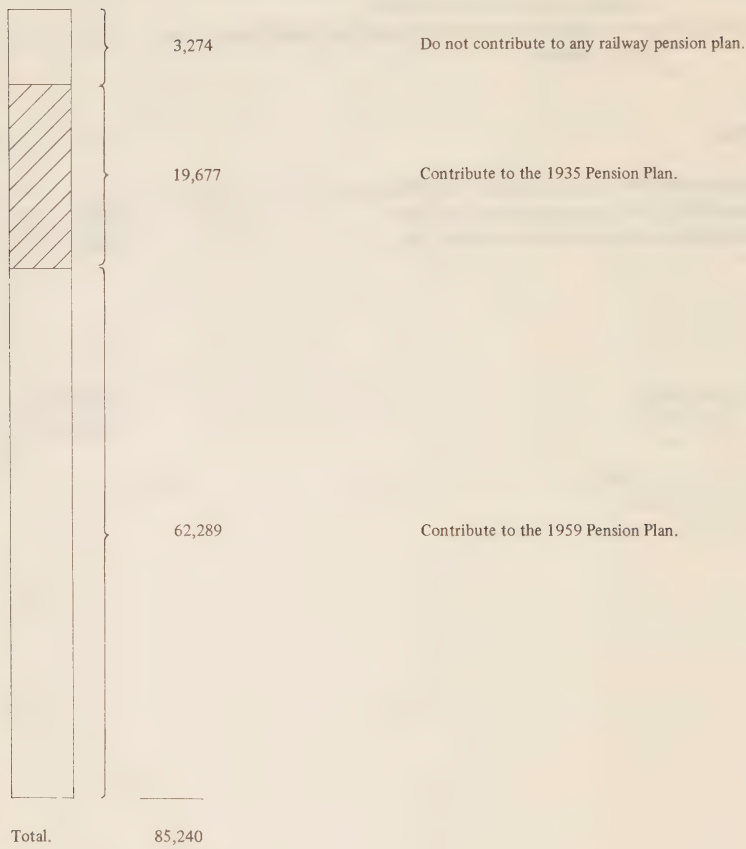
” ” ” ”

Tableau «Y»

Tableau «Y 1»

N.

EMPLOYEES CONTRIBUTING TO C.N.R. PENSION PLANS.
(As of 31st. December, 1968.)



F.

TOTAL NUMBER OF EMPLOYEES.

1950	116,347	1961	99,564
1951	124,608	1962	97,922
1952	131,297	1963	92,571
1953	130,109	1964	93,194
1954	122,237	1965	93,438
1955	119,430	1966	92,604
1956	126,639	1967	93,060
1957	124,620	1968	85,240
1958	113,086	1969	84,388
1959	111,538	1970	
1960	104,155		

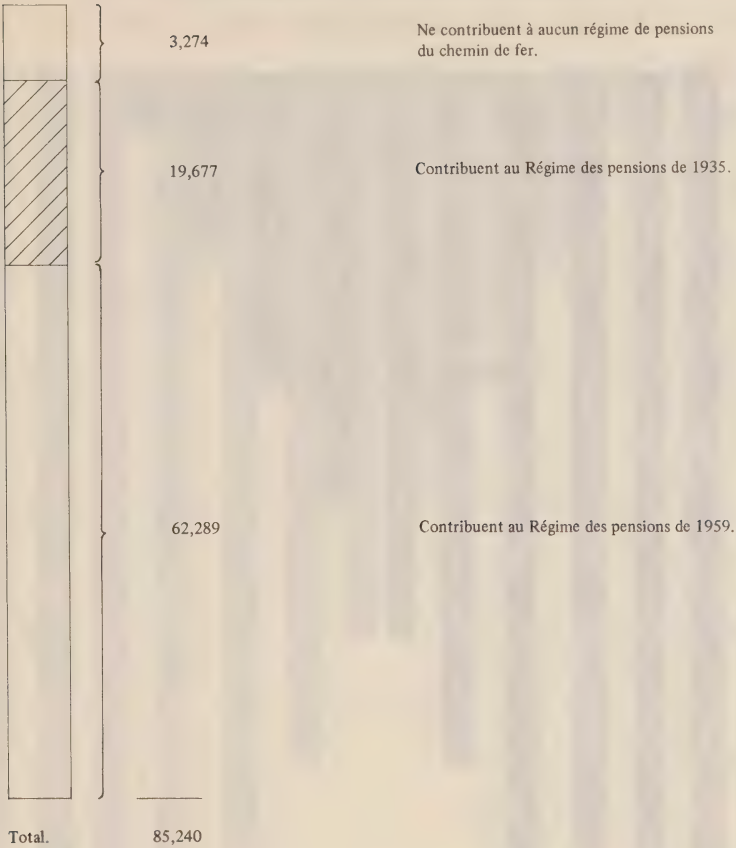
During the past 18 years the number of C.N. employees have dropped by 35 per cent.

This also reflects a potential decrease in the number of pensioners in the next few years, unless pension Rules and Regulations are revised to allow increased early retirements.

EMPLOYÉS PARTICIPANT AUX RÉGIMES DE PENSION DU CN

(au 31 décembre 1968)

N.



NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS

F.

950	116,347	1961	99,564
951	124,608	1962	97,922
952	131,297	1963	92,571
953	130,109	1964	93,194
954	122,237	1965	93,438
955	119,430	1966	92,604
956	126,639	1967	93,060
957	124,620	1968	85,240
958	113,086	1969	84,388
959	111,538	1970	
960	104,155		

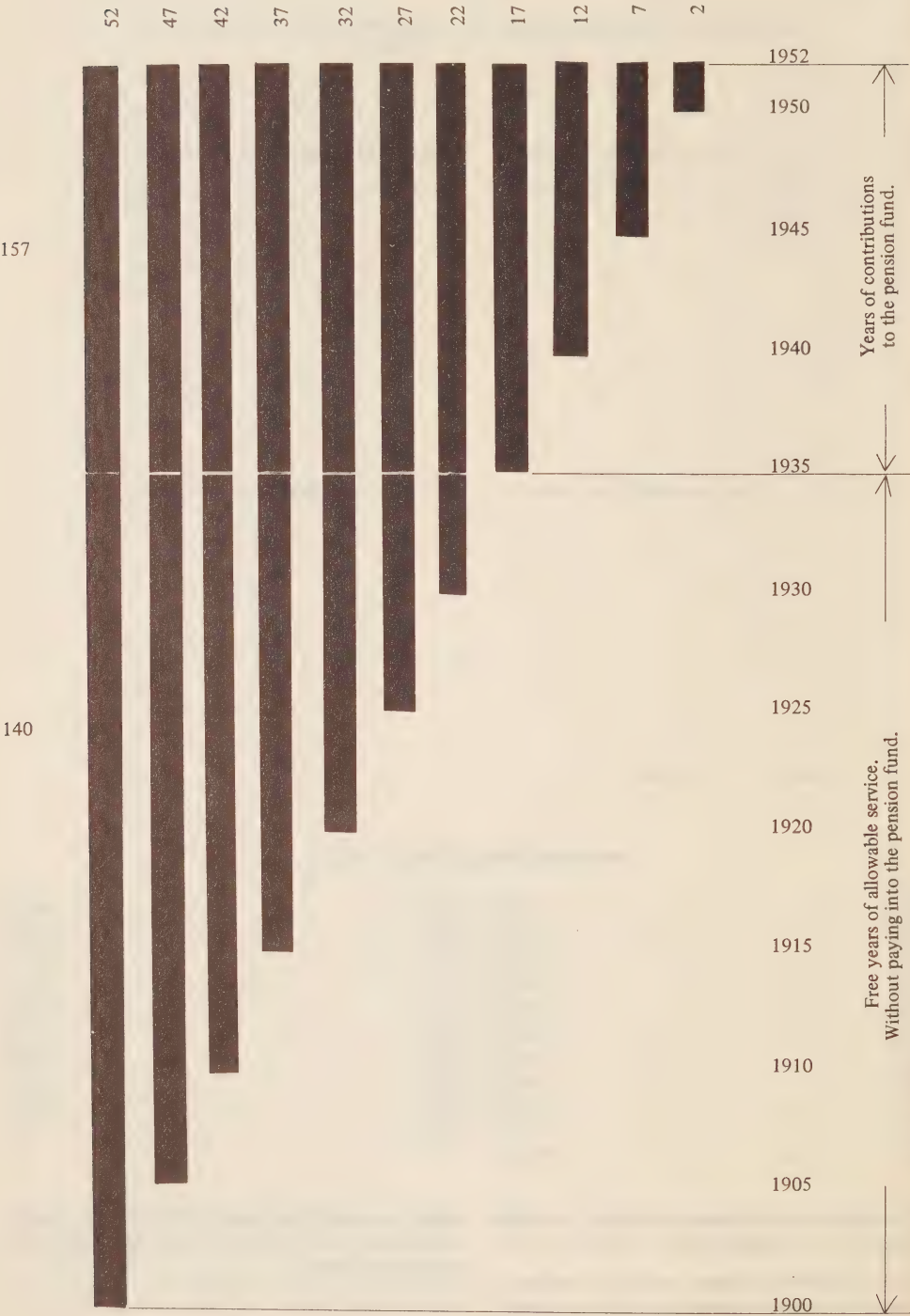
Au cours des dix-huit dernières années, le nombre des employés du CN a baissé de 35 p. 100.

Ce chiffre reflète une baisse possible du nombre de pensionnés au cours des quelques prochaines années, à

moins que des revisions aux Règlements du Régime des pensions ne permettent une augmentation des retraites anticipées.

G

Contributions to the Pension Fund as of Jan. 1952



G

Contributions à la Caisse de retraite à compter de janvier 1952

157

140

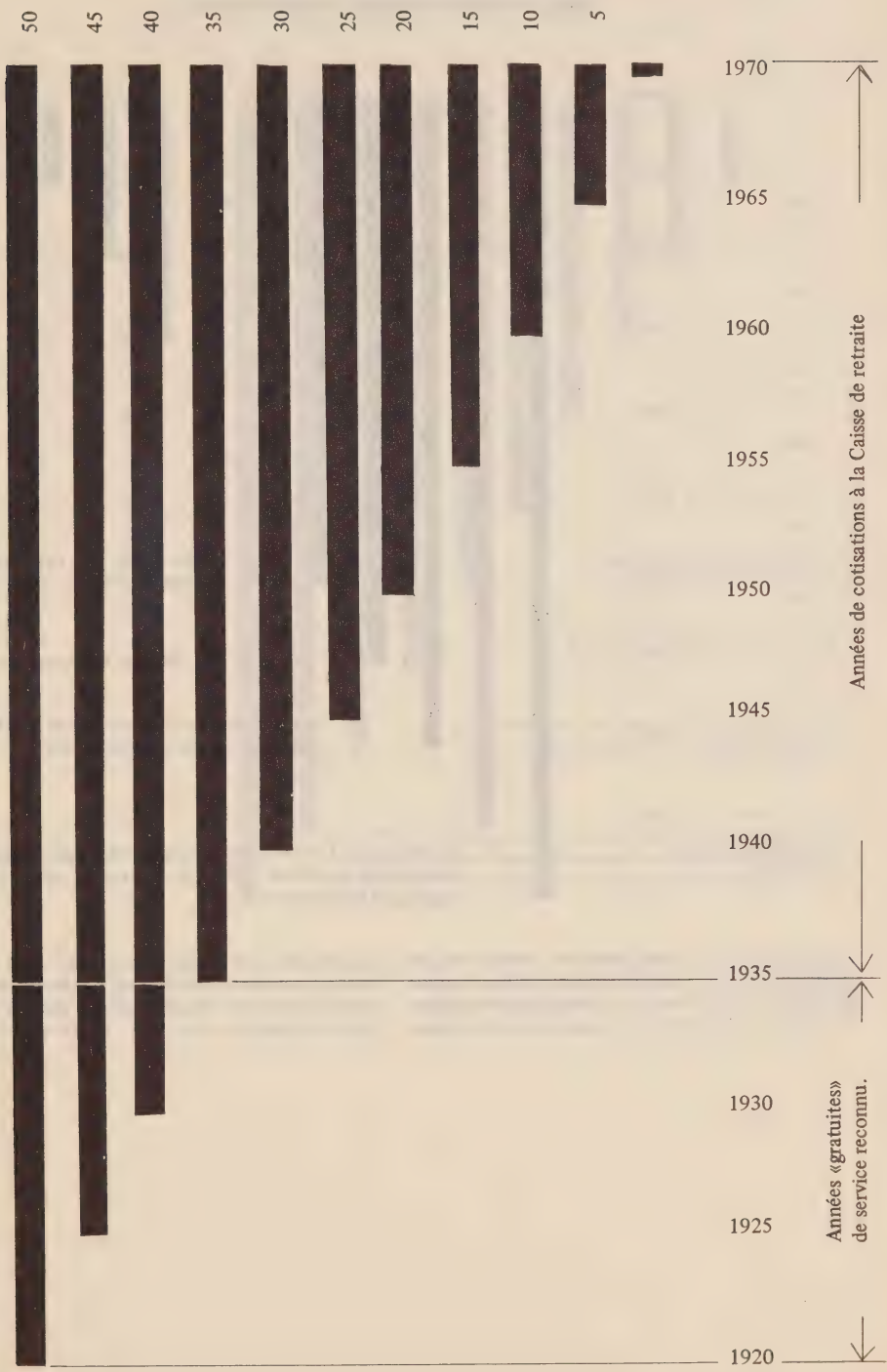


Contributions to the Pension Fund as of Jan. 1970



G1

Contributions à la Caisse de retraite à compter de janvier 1970



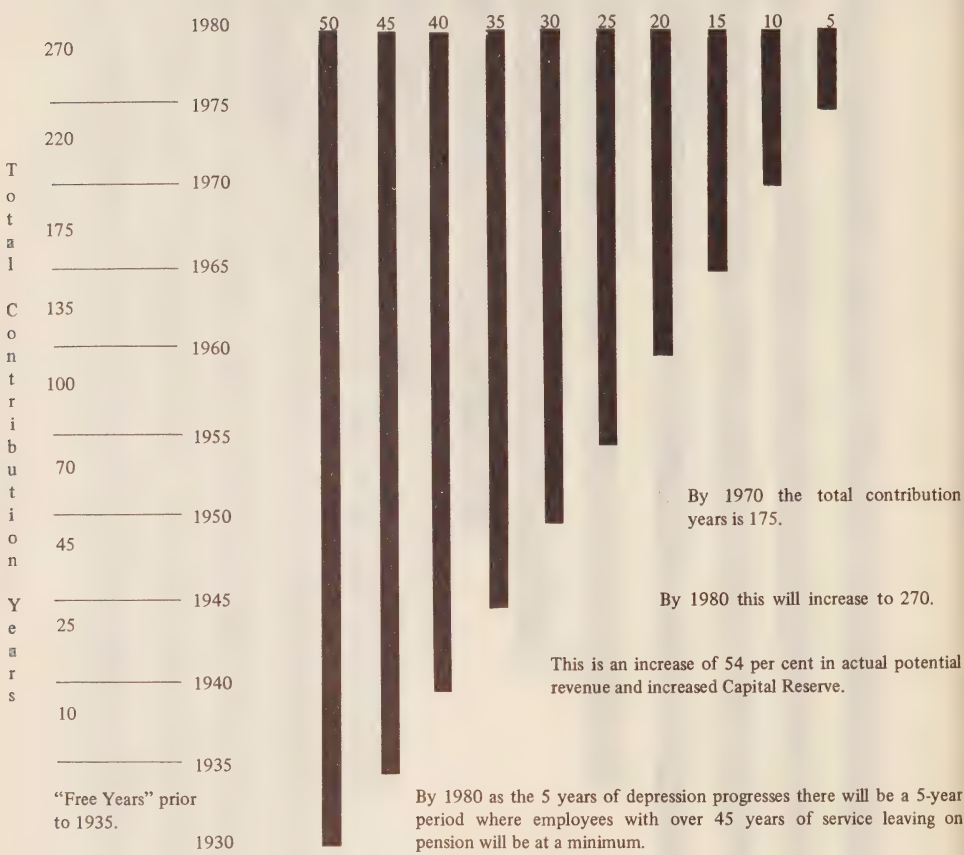
245

30

This Chart is as the Pension Fund Potential Revenue will be by the Year 1980.

G2

Years of service and contributions to the pension plans.

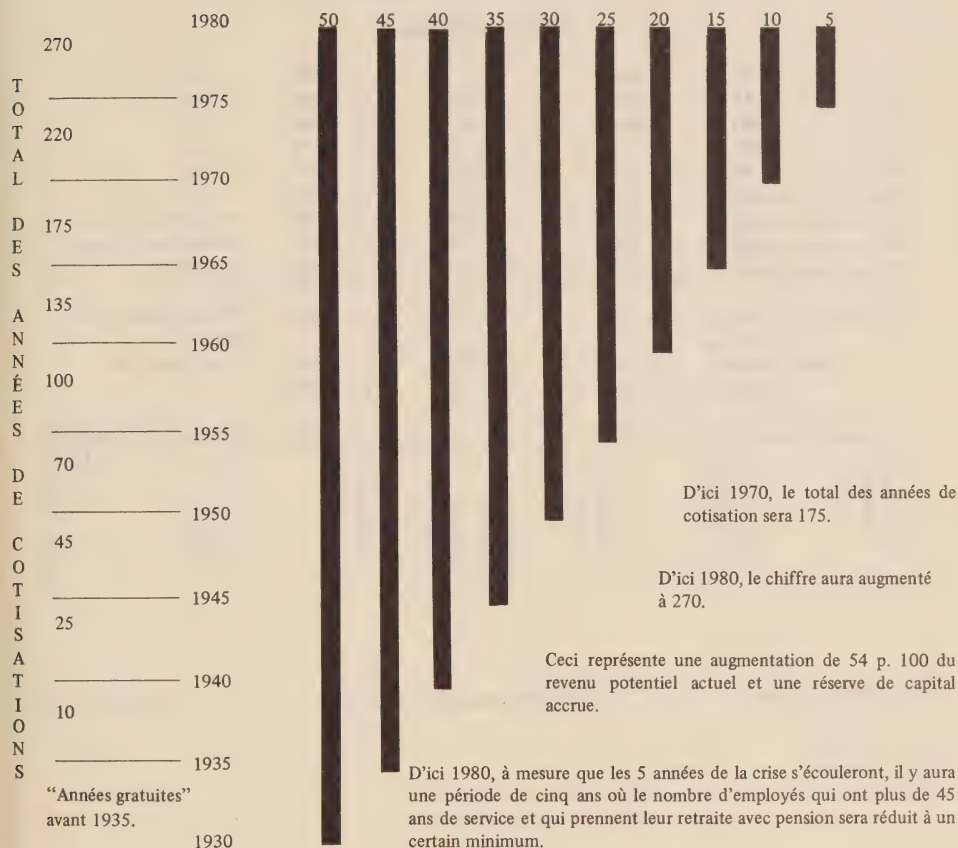


During this 5-year period employee contributions and revenue added to the Capital Reserve will be at a maximum. By 1980 the "Free Years" of allowable service will be eliminated. In 1952 these "Free Years" represented almost 65 per cent of an employee's pension under the 1952 pension plan. By 1970 these "Free Years" represented almost 30 per cent of an employee's pension under the 1952-1959 plan.

Ce tableau indique le revenu potentiel de la Caisse de retraite d'ici l'année 1980

G2

Années de service et cotisations aux régimes de pension



Durant cette période de cinq ans, les cotisations des employés et les revenus ajoutés à la Réserve de capital seront à leur maximum. En 1980, les années de service «gratuites» auront été éliminées. En 1952, ces années «gratuites» repré-

sentaient presque 65 p. 100 de la pension d'un employé en vertu du régime de pension de 1952. En 1970, ces années «gratuites» représentaient presque 30 p. 100 de la pension: d'un employé en vertu du régime 1952-1959.

G3.

CONTRIBUTIONS TO THE PENSION FUND
AND ALLOWABLE SERVICE
1959 PENSION PLAN
(50 Years of Service.)

	50			1990	
0	45	0	50	1985	
5	40	5	45	1980	
10	35	10	40	1975	
15	30	15	35	1970	
20	25	20	30	1965	
25	20	25	25	1960	As of Jan. 1st, 1960
30	15	30	20	1955	compulsory for new
33	12	33	17	1952	employees.
	10		15	1950	Pension started Jan.
	5		10	1945	1952
	5		5	1940	2 cd. world war.
				1935	Contributions payable
Free Years of Service.	Years of Contributions.	Free Years of Service.	Years of Contributions.		back to Jan. 1st, 1935.

With War Service.

Without War Service.

G3.

CONTRIBUTIONS À LA CAISSE DE RETRAITE
ET SERVICE RECONNU
RÉGIME DES PENSIONS DE 1959

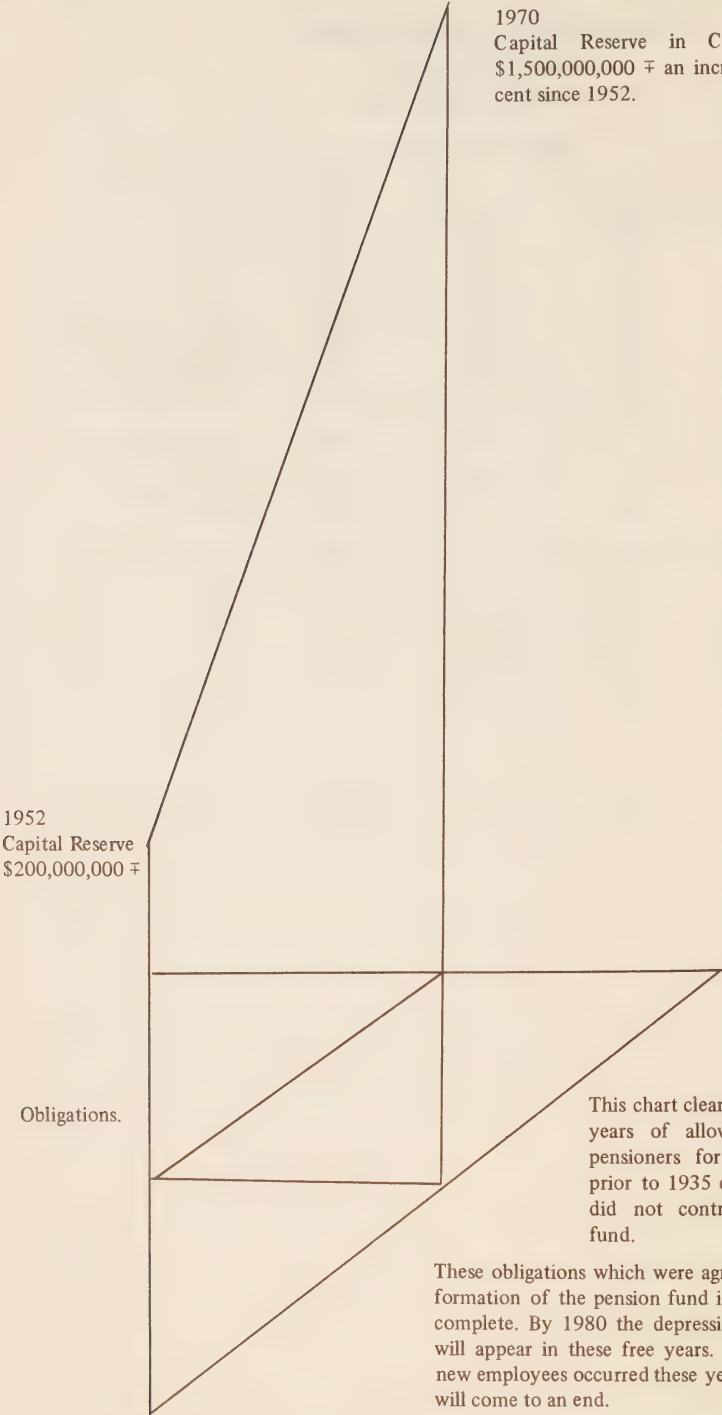
(50 ans de service)

	50			1990	
0	45	0	50	1985	
5	40	5	45	1980	
10	35	10	40	1975	
15	30	15	35	1970	
20	25	20	30	1965	A compter du 1 ^{er} janvier
25	20	25	25	1960	1960, contribution
30	15	30	20	1955	obligatoire pour les
33	12	33	17	1952	nouveaux employés.
	10		15	1950	Pension commencée en
	5		10	1945	janvier 1952.
	5		5	1940	Deuxième Guerre
					mondiale.
				1935	Arriérés au 1 ^{er} janvier
					1935.
Années «gratuites» de service	Années de contribution	Années «gratuites» de service	Années de contribution		

Avec service militaire

Sans service militaire

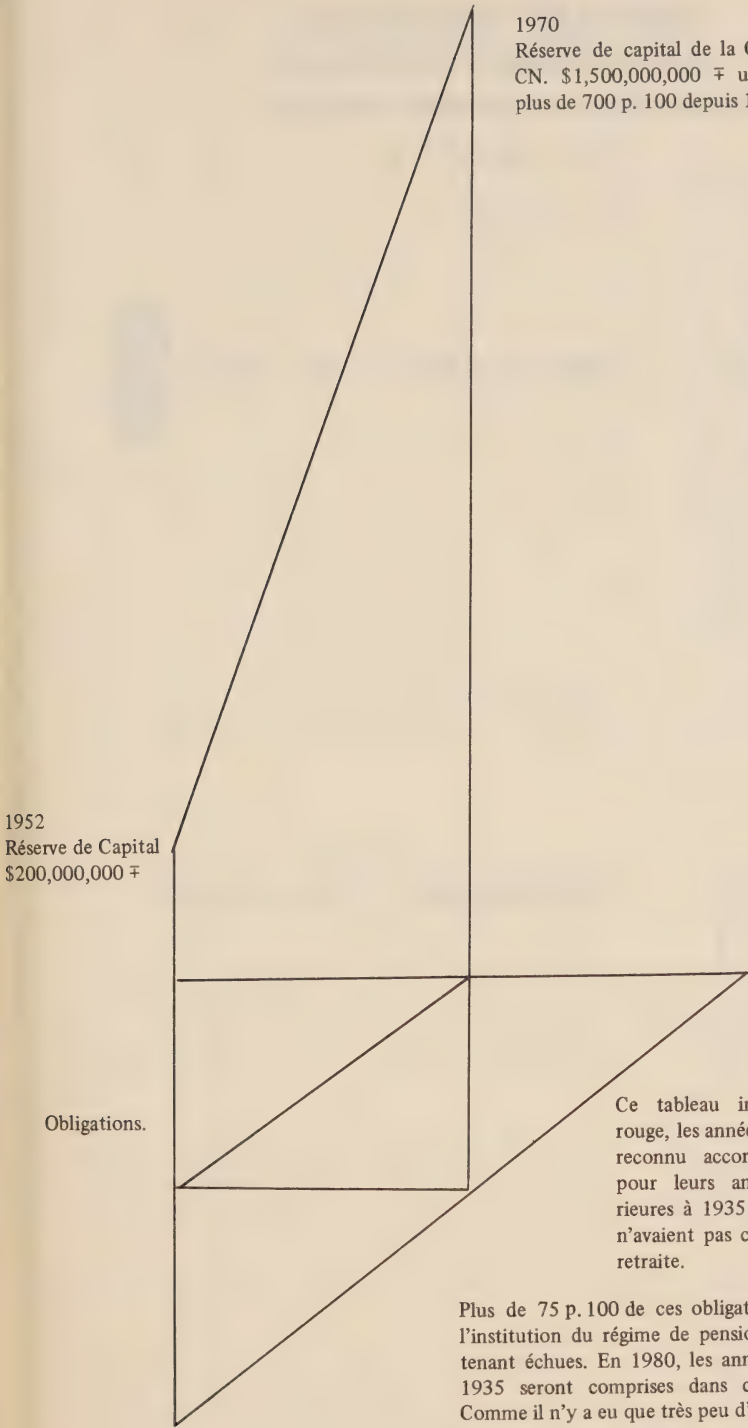
H.



This chart clearly shows in red the free years of allowable service paid to pensioners for the years of service prior to 1935 during which time they did not contribute to the pension fund.

These obligations which were agreed with in the original formation of the pension fund is now over 75 per cent complete. By 1980 the depression years of 1930-1935 will appear in these free years. As very little hiring of new employees occurred these years of allowable service will come to an end.

H.




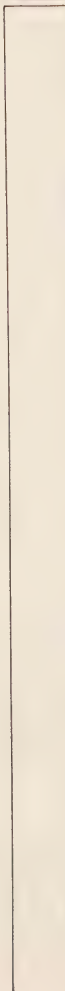
Ce tableau indique clairement, en rouge, les années «gratuites» de service reconnu accordées aux pensionnées pour leurs années de service antérieures à 1935 et durant lesquelles ils n'avaient pas contribué à la Caisse de retraite.

Plus de 75 p. 100 de ces obligations, acceptées lors de l'institution du régime de pensions original, sont maintenant échues. En 1980, les années de crise de 1930 à 1935 seront comprises dans ces années «gratuites». Comme il n'y a eu que très peu d'embauche de nouveaux employés à cette époque, ces années de service «gratuites» n'entreront plus en ligne de compte.

FINANCES OF C. N. PENSION PLANS

(Net accrued liability — Active Members.)

(As of 31st. December, 1968.)

	}	1935 Pension Plan.	\$61,550,000.00
	}	1959 Pension Plan.	\$602,080,000.00
		Total.	\$663,630,000.00

[illegible]

Q.

NET EARNINGS ON INVESTMENTS AND PERCENTAGE RETURN.

Year	Total Interest.	%	
1969			
1968	\$39,214,027	5.62	
1967	34,541,149	5.48	
1966	28,763,156	4.94	
1965	25,932,593	4.81	(See Canadian Transport, May,
1964	23,830,471	4.72	1966.)
1963	21,535,338	4.72	
1962	18,928,338	4.60	
1961	17,089,758	4.49	
1960	15,585,234	4.44	
1959	13,000,000	Est.	
1958	11,000,000	"	
1957	10,000,000	"	
1956	9,000,000	"	
1955	8,000,000	"	
1954	7,000,000	"	
1953	6,000,000	"	
1952	5,000,000	"	

Since 1962 until 1968 the interest on investments has doubled.

The following is from a letter from Mr. P. Raymond, System General Chairman, dated July 19th, 1964.

"Interest Rates."

"Rule 1 (K) of the C.N.R. Pension Plan effective Jan. 1st. 1959. (1959 Pension Plan) states:

"Interest means interest at the rate determined from time to time *by the Directors.*"

"The rate of interest on contributions to the Pension Plan has been determined by the Directors at three per cent (3%) per annum compounded annually and this interest rate has received the approval of the independent consulting actuaries retained to advise the C.N.R. In this connection I quote from page 29 of the Canadian Handbook of Pension and Welfare Plans, 2nd. edition 1959."

"The payment of interest on refunds should be looked upon as a benefit just the same as any other benefit provided by the Plan. Where interest is paid on refunds the common rates are 2½ and 3% per annum, compounded annually. No attempt should be made to replace the interest granted on refunds to the anticipated yield of the fund."

Why should the yearly statements to employees not reflect the higher rates of compound interest similar to the rates listed at the top of this sheet?

If the invested capital of the Pension Fund is the employees' money why should the profits on these investments not be shown added to the employees' total contributions record forwarded to each participating employee at the end of each year? If this were done the total of the employees' contributions would look more similar to Chart "E".

Q.

**PROFITS NETS SUR LES INVESTISSEMENTS
ET RENDEMENTS EXPRIMÉS EN POURCENTAGE**

Année	Intérêt total	%	
1969			
1968	\$39,214,027	5.62	
1967	34,541,149	5.48	
1966	28,763,156	4.94	
1965	25,932,593	4.81	(Voir <i>Canadian Transport</i> , Mai 1966)
1964	23,830,471	4.72	
1963	21,535,338	4.72	
1962	18,928,338	4.60	
1961	17,089,758	4.49	
1960	15,585,234	4.44	
1959	13,000,000	Est.	
1958	11,000,000	"	
1957	10,000,000	"	
1956	9,000,000	"	
1955	8,000,000	"	
1954	7,000,000	"	
1953	6,000,000	"	
1952	5,000,000	"	

De 1962 à 1968, l'intérêt sur les investissements a doublé.

Voici un extrait d'une lettre de M. P. Raymond, Président général (Réseau), datée du 19 juillet 1964.

«Taux d'intérêt»

«Le règlement n° 1 (J) du Régime des pensions du CN, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1959 (Régime des pensions de 1959) dit:

«Intérêt: Intérêt calculé au taux fixé de temps à autre *par les administrateurs*».

«Les administrateurs ont fixé à trois pour cent (3%) par année le taux d'intérêt sur les cotisations au régime des pensions et ce taux d'intérêt a reçu l'approbation des actuaire conseil indépendants chargés de conseiller les Chemins de fer Nationaux. Je cite dans ce contexte la page 29 du *Canadian Handbook of Pension and Welfare Plans*, 2^e édition 1959».

«Il faut considérer que l'intérêt versé sur les remboursements représente aussi une prestation, comparable à toute autre que le Régime puisse offrir. Lorsque l'intérêt sur les remboursements est versé, les taux ordinaires sont de 2½ p. 100 et 3 p. 100 d'intérêt composé par année. Il ne faudrait pas tenter de créditer l'intérêt versé sur les remboursements au poste du rendement prévu de la caisse».

Pourquoi les rapports annuels présentés aux employés ne refléteraient-ils pas les taux plus élevés d'intérêt composé tout comme les taux inscrits au haut de cette feuille?

Si le capital investi de la caisse de retraite appartient aux employés, pourquoi ne pas indiquer les rendements de ces investissements dans le rapport des cotisations totales des employés que chaque participant reçoit à la fin de l'année? Ainsi, le total des cotisations des employés serait plus conforme au Tableau «E».

Q1.

PENSION CONTRIBUTIONS AND COMPOUND INTEREST PAID

Year	Contribution	Total Plus Interest To End Of Year	Interest Received	% of Compound Interest Allowed	
1947	12.48	12.50	.02	3%	
1948	85.40	99.60	1.60	3%	
1949	87.60	191.75	4.55	3.2%	
1950	91.20	290.51	7.56	3.2%	Contributions to the 1935 Pension Plan.
1951	101.12	402.50	10.87	3.2%	
1952	103.65	520.75	14.60	3.2%	
1953	116.87	656.61	18.99	3.3%	
1954	304.08	980.38	19.69	2.5%	
1955	304.09	1313.88	29.41	2.6%	
1956	322.24	1675.53	39.41	2.7%	
1957	337.68	2063.47	50.26	2.7%	Contributions to the 1952-1959 Pension Plan.
1958	438.22	2563.59	61.90	2.7%	
1959	456.30	3096.79	76.90	2.7%	
1960	459.60	3646.19	89.80	2.7%	
1961	493.39	4244.66	105.08	2.7%	
1962	514.75	4880.96	121.55	2.7%	
1963	457.83	5476.73	137.94	2.7%	
1964	554.00	6213.06	182.33	3.2%	
1965	560.08	6960.96	187.81	3.1%	
1966	287.45	7461.02	212.62	3%	
1967	306.82	7995.66	227.82	3%	
1968	335.00	8574.89	244.23	3%	
1969	406.26	9242.84	261.69	3%	

Q1.

CONTRIBUTIONS À LA CAISSE DE RETRAITE ET INTÉRÊT COMPOSÉ VERSÉ

Année	Contribution	Total plus intérêt jusqu'à la fin de l'année	Intérêt reçu	Pourcentage de l'intérêt composé accordé	
1947	12.48	12.50	.02	3%	
1948	85.40	99.60	1.60	3%	
1949	87.60	191.75	4.55	3.2%	
1950	91.20	290.51	7.56	3.2%	
1951	101.12	402.50	10.87	3.2%	Cotisations au Régime des pensions de 1935.
1952	103.65	520.75	14.60	3.2%	
1953	116.87	656.61	18.99	3.3%	
1954	304.08	980.38	19.69	2.5%	
1955	304.09	1313.88	29.41	2.6%	
1956	322.24	1675.53	39.41	2.7%	
1957	337.68	2063.47	50.26	2.7%	Cotisations au Régime des pensions 1952-1959.
1958	438.22	2563.59	61.90	2.7%	
1959	456.30	3096.79	76.90	2.7%	
1960	459.60	3646.19	89.80	2.7%	
1961	493.39	4244.66	105.08	2.7%	
1962	514.75	4880.96	121.55	2.7%	
1963	457.83	5476.73	137.94	2.7%	
1964	554.00	6213.06	182.33	3.2%	
1965	560.08	6960.96	187.81	3.1%	
1966	287.45	7461.02	212.62	3%	
1967	306.82	7995.66	227.82	3%	
1968	335.00	8574.89	244.23	3%	
1969	406.26	9242.84	261.69	3%	

As of 31st. December, 1968,
Chart indicating the average percentage of funds representing
employee contributions to the Pension Fund.

1959 Pension Plan.
Capital Reserve. (Net accrued liability.)
\$ 602,080,000.00

	35 Years Contributions.	\$19,332,00
30	“ “	\$14,490.00
25	“ “	\$10,350.00
20	“ “	\$ 6,900.00
15	“ “	\$ 4,140.00
10	“ “	\$ 2,070.00
5	“ “	\$ 690.00
0	“ “	000.00

E.

Au 31 décembre 1968,
Tableau des pourcentages moyens des fonds représentant les
cotisations des employés à la Caisse de retraite.

35 ans de cotisations	\$19,332,00
30 " "	\$14,490.00
25 " "	\$10,350.00
20 " "	\$ 6,900.00
15 " "	\$ 4,140.00
10 " "	\$ 2,070.00
5 " "	\$ 690.00
0 " "	000.00

Régime des pensions de 1959.
Réserve de capital. (Engagements exigibles nets.)
\$ 602,080,000.00

R.

CONTRIBUTIONS TO EXISTING CAPITAL RESERVE AND REDUCTION IN STAFF.

1952
131,297
Staff
reduction
in red.
35% ±

During the transition period between 1950 and 1970 the reduction in C.N.R. staff and employees is approx. 33 per cent or a total reduction of approx. 45,000 employees.

The combination of automation and the trend to contract certain building and maintenance to outside contractors has reduced the number of C.N.R. employees during the last 20 – 25 years.

The largest percentage of this reduction was obtained by employees going out on pension and the normal death rate. The majority of employees leaving on pension were never replaced. The employees with seniority moved up or along to fill the vacancies.

The necessity of hiring new and younger employees was far below the industrial average.

The existing approx. \$1,500,000,000 in the Capital Reserve of the pension fund represents the pension contributions by employees to the pension fund in accordance to previous pension agreements established with the founding of the pension fund.

The employees portion of this Capital Reserve has been accumulated by the older employees, many of whom have pension contributions dating back to 1935. To many of these former employees, now on pension, these pension funds represent their lifetime savings.

This Capital Reserve represents contributions to this fund by those employees who were pensioned last week, last month and last year as well as those employees to be pensioned in the near future.

It was never the intention to build up a ridiculous nest-egg for future employees to enjoy 30 or 40 years from now.

Therefore as this 20 year period eventually progresses for employees reaching pension age, the percentage of employees paying into the pension fund will steadily increase percentage-wise and the number of employees retiring on pension steadily decrease.

This same situation exists during the period of depression years, 1930-1935 when very little hiring of new employees was made.

Number of
employees
1970.
88,500 ±

R.

CONTRIBUTIONS À LA RÉSERVE DE CAPITAL ACTUELLE
ET RÉDUCTION DU PERSONNEL

1952
Réduction de
personnel
indiquée en
rouge

Durant la période de transition entre les années 1950 et 1970, la réduction de personnel et d'employés du CN est d'environ 33 p. 100 ou une réduction totale d'environ 45,000 employés.

Ensemble, l'automatisation et la tendance à accorder à des entrepreneurs de l'extérieur certains travaux de construction et d'entretien ont fait baisser le nombre des employés du CN durant les derniers 20 ou 25 ans.

Les employés pensionnés et le taux normal des décès expliquent la plus grande partie de cette réduction. La plupart des pensionnés ne furent jamais remplacés. Les employés qui avaient le plus d'ancienneté ont été promus ou permutés pour remplir les postes vacants.

Le nombre d'employés nouveaux et plus jeunes que l'on a dû embaucher était de beaucoup inférieur à la moyenne industrielle. Il y a environ \$1,500,000,000 dans la Réserve de capital de la Caisse de retraite et cette somme représente les cotisations des employés à la Caisse de retraite conformément aux ententes antérieures conclues lors de la mise en vigueur du régime de pension.

Ce sont les vieux employés qui ont accumulé la part des employés dans cette Réserve de capital et pour plusieurs d'entre eux, les cotisations à la caisse de retraite datent de 1935. Pour un grand nombre de ces pensionnés, l'argent versé à la caisse de retraite représente les économies de toute une vie.

Cette Réserve de capital représente les cotisations versées à la caisse par les employés pensionnés la semaine dernière, le mois dernier et l'année dernière ainsi que par ceux qui le seront dans un avenir rapproché.

Il n'a jamais été question d'accumuler un ridicule magot dont les futurs employés pourraient profiter dans trente ou quarante ans.

Par conséquent, à mesure que cette période de vingt ans s'écoulera éventuellement pour les employés qui atteindront l'âge de la retraite, le pourcentage des employés qui contribuent à la caisse de retraite augmentera constamment en tant que pourcentage et le nombre d'employés pensionnés diminuera aussi constamment. La même situation s'est produite pendant les années de la crise, de 1930 à 1935, alors que la Compagnie embauchait très peu de nouveaux employés.

Nombre
d'employés
1970.
88,500

S.

INCREASE IN CAPITAL RESERVE.

Total Capital.

\$1,414,744,356

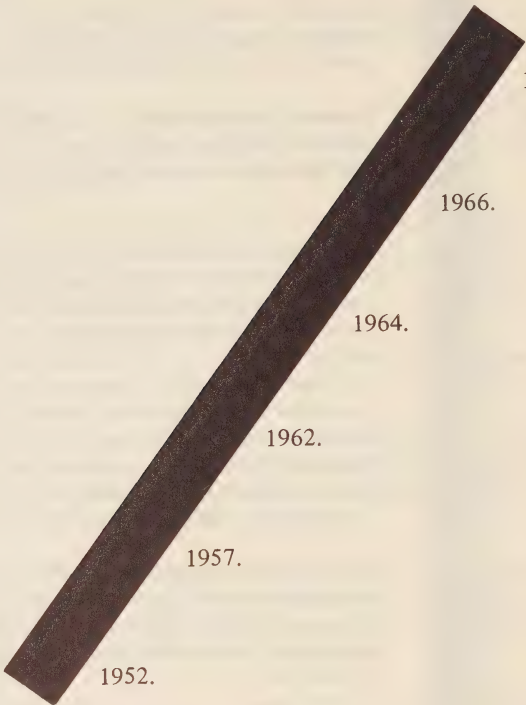
975,627,361

885,600,914

600,000,000 Est.

400,000,000 “

200,000,000 “



During the past six years the Capital Reserve of the Pension Fund has more than doubled.

Since 1952, or the last 18 years the Capital Reserve has increased by approximately 700 per cent.

Since 1952 the number of employees has decreased by at least 35 per cent and the numbers of future pensioners will also decrease by a similar percentage unless the pension age is reduced.

S.

AUGMENTATION DES CAPITAUX DE RÉSERVE

Total des capitaux

\$1,414,744,356

975,627,361

885,600,914

600,000,000 Est.

400,000,000 “

200,000,000 “

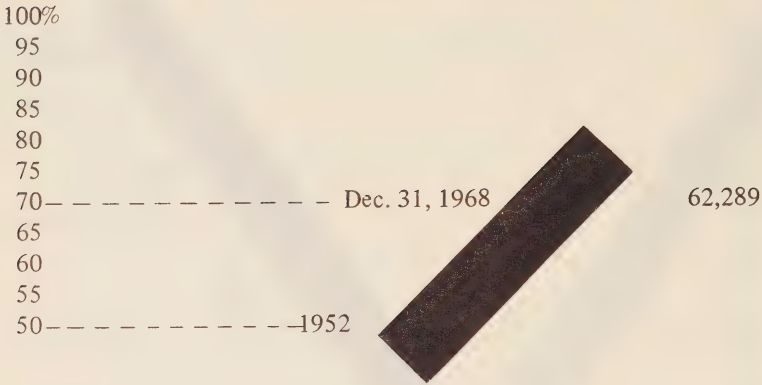


Durant les six dernières années, la Réserve de capital de la Caisse de retraite a plus que doublé.

Depuis 1952, c'est-à-dire au cours des 18 dernières années, la Réserve de capital a augmenté d'environ 700 p. 100.

Depuis 1952, le nombre d'employés a baissé d'au moins 35 p. 100 et le nombre des pensionnés éventuels baissera de la même façon à moins que l'âge de la retraite ne soit avancé.

NUMBER OF EMPLOYEE CONTRIBUTORS
TO THE 1959 PENSION PLAN.



According to the Canadian Transporter, June 15, 1967, at the end of the year, Dec. 31, 1966, there were 75,364 C.N.R. employees contributing to either the 1935 or the 1959 Pension Plans.

At that time deficiencies were still carried by 20,049 employees.

As of Dec. 31, 1968, there were 62,289 employees contributing to the 1959 Pension Plan and 19,677 contributing to the 1935 Pension Plan.

Since Jan. 1st. 1960 it is now compulsory for all new employees to belong to and contribute to the 1959

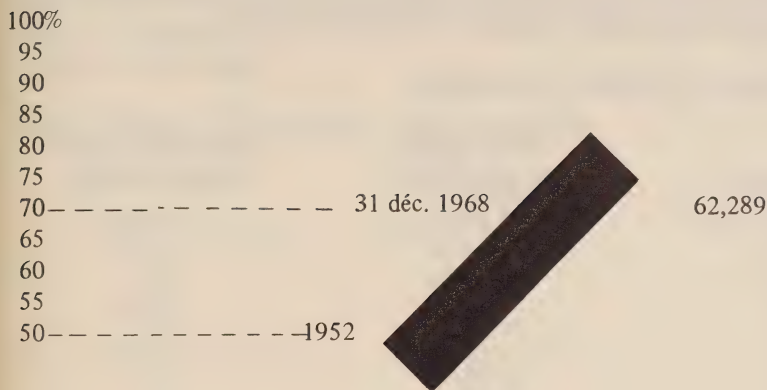
Pension Plan. About 10 per cent of the employees not contribute to any railway pension plan.

As of Dec. 31st, 1968 the outstanding deficiency of the 1959 Pension Plan was \$17,500,000.00.

To Dec. 31, 1968 the net accrued liability to 62,289 C.N.R. employees contributing to the Pension Plan was \$602,080,000.00. The total and 1959 Pension Plan fund investments \$743,321,000.00 and the total Capital Reserve \$1,414,744,000.00.

T

NOMBRE D'EMPLOYÉS PARTICIPANT AU RÉGIME DES PENSIONS DE 1959



Selon le *Canadian Transporter* du 15 juin 1967, il y avait au 31 décembre 1966, 75,364 cheminots participant au régime de pension de 1935 ou de 1959.

A cette date, 20,049 employés avaient encore des arriérés.

Au 31 décembre 1968, 62,289 employés participaient au Régime des pensions de 1959 et 19,677 à celui de 1935.

Depuis le 1^{er} janvier 1960, tous les nouveaux employés sont obligés d'appartenir et de participer au Régime des pensions de 1959. Environ 10 p. 100 des

employés ne contribuent à aucun des régimes de pensions des Chemins de fer.

Au 31 décembre 1968, il restait \$17,500,000 d'arriérés au Régime des pensions de 1959.

Au 31 décembre 1968, les engagements exigibles nets aux 62,289 cheminots participant au Régime des pensions de 1959 étaient de \$602,080,000. L'investissement total des Régimes de pensions de 1935 et de 1959 était de \$743,321,000 et le total de la Réserve de Capital, \$1,414,744,000.

M

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS (1959 PLAN)

MONTHLY ALLOWANCE ON INTEGRATION WITH OLD AGE SECURITY PENSION.
ADDITION TO CN PENSION CORRESPONDING TO A REDUCTION OF \$76.50
WHEN THE OLD AGE SECURITY PENSION BECOMES PAYABLE.

SINGLE LIFE BASIS – WITHOUT GUARANTEE

<u>*Years to Go</u>	<u>MALE LIVES</u> <u>Payable Monthly</u>	<u>FEMALE LIVES</u> <u>Payable Monthly</u>
25	\$ 11.08	\$ 13.34
20	14.59	17.18
15	19.66	22.51
10	31.21	34.62
9	32.79	36.04
8	34.86	37.99
7	38.30	41.36
6	41.74	44.63
5	46.60	49.33
4	50.63	53.03
3	55.98	58.02
2	62.19	63.72
1	69.07	69.93
0	76.50	76.50

*Years to go represents the number of years an employee must wait before he qualifies for Federal Old Age Security.

O.A.S. pension becomes payable as follows:

<u>Year of Birth</u>	<u>When Payable</u>
1903	on 66th birthday
1904	on January 1, 1970
1905 and after	on 65th birthday

M

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (RÉGIME DE 1959)

ALLOCATION MENSUELLE VERSÉE EN CAS DE PRÉ-INTÉGRATION AVEC LA PENSION DE VIEILLESSE. LE MONTANT AJOUTÉ À LA PENSION DU CN CORRESPOND À UNE RÉDUCTION DE \$76.50 QUAND L'EMPLOYÉ A DROIT À LA PENSION DE VIEILLESSE.

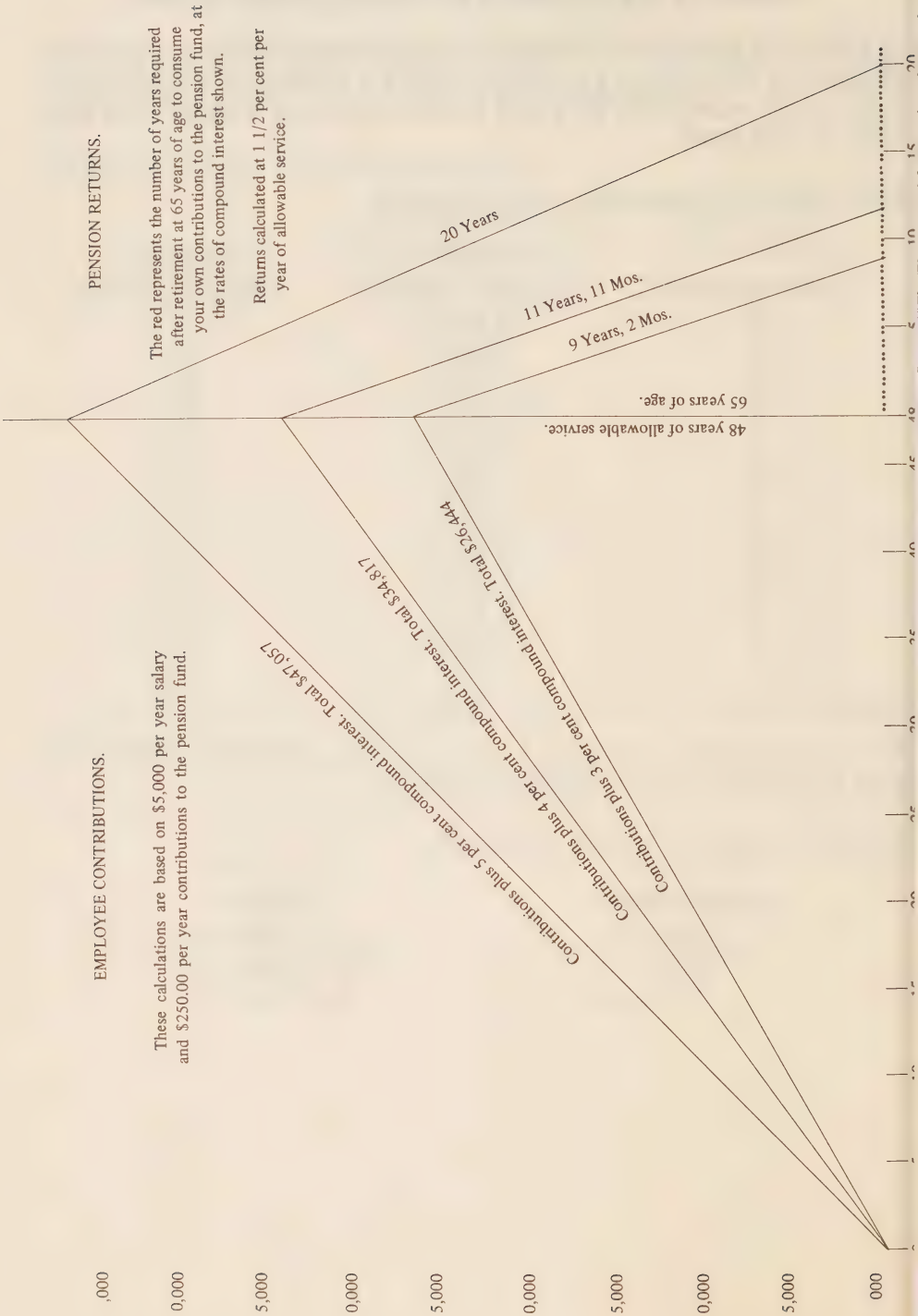
POUR UNE SEULE PERSONNE – SANS GARANTIE

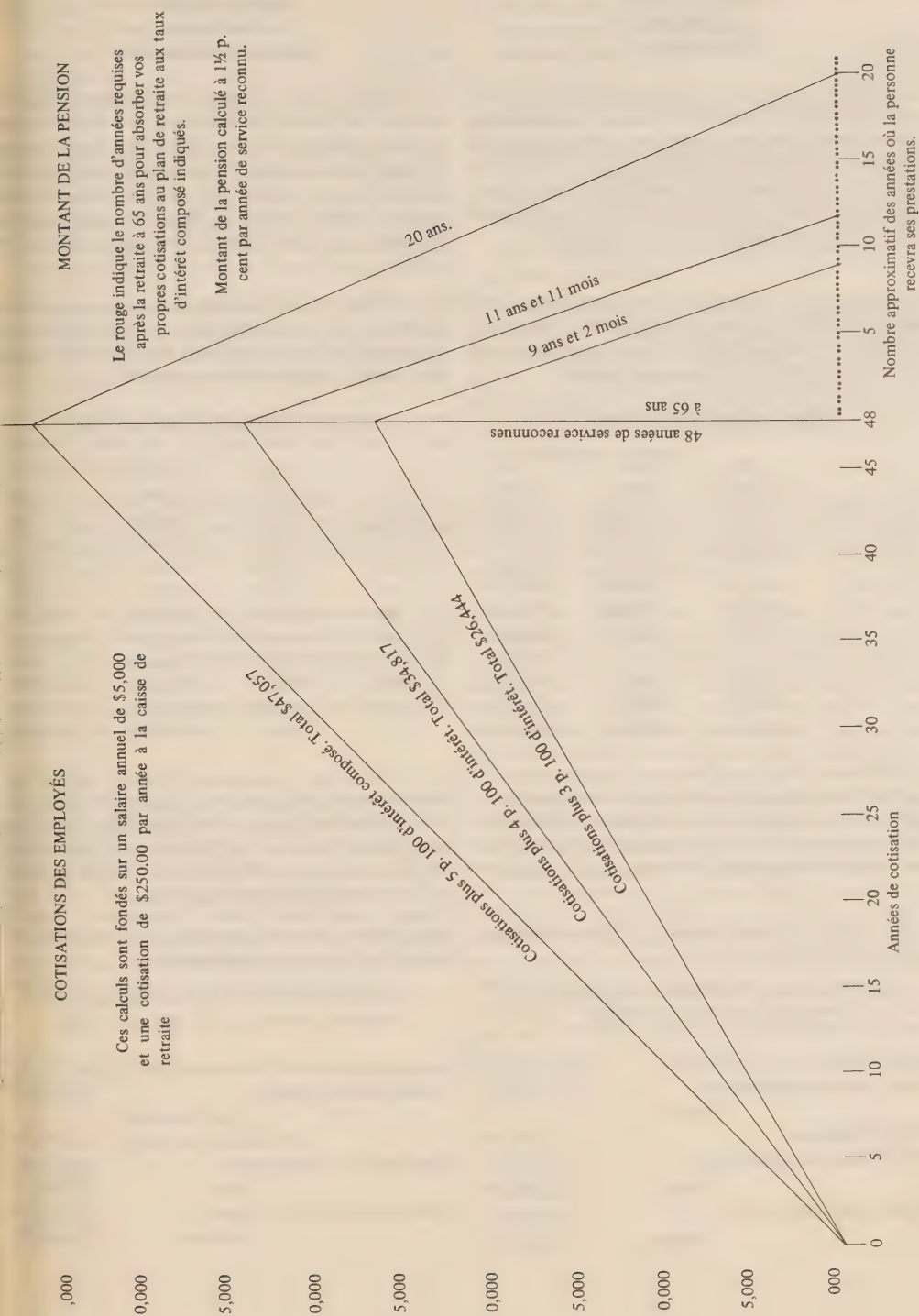
<u>* Années qui restent</u>	<u>HOMMES</u>	<u>FEMMES</u>
	<u>Versements mensuels</u>	<u>Versements mensuels</u>
25	\$ 11.08	\$ 13.34
20	14.59	17.18
15	19.66	22.51
10	31.21	34.62
9	32.79	36.04
8	34.86	37.99
7	38.30	41.36
6	41.74	44.63
5	46.60	49.33
4	50.63	53.03
3	55.98	58.02
2	62.19	63.72
1	69.07	69.93
0	76.50	76.50

*Les années qui restent représentent le nombre d'années qu'un employé doit attendre avant d'avoir droit à la pension de vieillesse du Canada.

La pension de vieillesse est payable comme il suit:

<u>Année de naissance</u>	<u>Payable</u>
1903	au 66 ^e anniversaire
1904	au 1 ^{er} janvier 1970
1905 et après	au 65 ^e anniversaire





Compound Interest
On Pension
Contributions.

K

Intérêts composés
sur les
cotisations de pensions

The figures below is the actual compound interest added annually to individual pension contributions. These calculations were based on a steady salary of \$5,000.00 per year with contributions at \$250.00 per year. The compound interest rates used vary from 3 per cent to 5 per cent and indicate the rapid increase in the compound interest after the 35th year.

Les chiffres cités ci-après représentent l'inté composé réel ajouté annuellement aux cotisations pensions individuelles. Ces calculs sont fondés sur traitement annuel régulier de \$5,000 dont les co sations s'élèvent à \$250 par an. Les taux d'inté composé utilisés varient de 3% à 5% et indiquent croissance rapide de l'intérêt composé après la 35^e année.

To-day many of the employees are contributing well over \$1,000.00 per year to the pension fund which include the compound interest on the existing total contributions plus the annual contributions.

Aujourd'hui, bien des employés versent bien plus \$1,000 par an à la caisse fiduciaire de retraite. Le total comprend l'intérêt composé sur les cotisations tota existantes en sus des cotisations annuelles.

(This a typical example only.)

(Voici un exemple typique seulement.)

Years of contribution.	3%	4%	5%	Années de cotisations.	3%	4%	5%		
	5	\$31.35	\$42.44		\$53.85	5	\$31.35	\$42.44	\$53.85
	10	76.17	106.08		137.80	10	76.17	106.08	137.80
	15	131.22	182.92		244.95	15	131.22	182.92	244.95
	20	191.94	276.72		381.65	20	191.94	276.72	381.65
	25	262.32	390.84		556.20	25	262.32	390.84	556.20
	30	343.92	529.68		780.05	30	343.92	529.68	780.05
	35	440.01	698.60		1064.60	35	440.01	698.60	1064.60
	40	549.87	904.12		1427.80	40	549.87	904.12	1427.80
	45	676.98	1154.20		1891.35	45	676.98	1154.20	1891.35
50	824.61	1458.40	2482.95	50	824.61	1458.40	2482.95		

If the Pension Board used the same compound interest rate as the average interest received on investments from year to year the total contributions shown on the employees total contributions at the end of the year would be almost double to what it now shows.

Si la Commission des pensions utilisait le même ta d'intérêt composé comme moyenne des intérêts t chés d'année en année sur les placements, les coti tions totales présentées sur les cotisations globales e employés seraient à la fin de l'année presque le dou de celles qui se présentent maintenant.

(The above compound interest is in accordance to calculations for Chart "J").

(Les intérêts composés précités sont conformes a calculs établis pour le diagramme «J».)

U

Data Concerning The Financial Report For The
Year Ending 31, Dec. 1968.

Données concernant le Rapport financier pour
l'année se terminant le 31 décembre 1968

Capital Reserve as of 31 Dec. 1967,	\$1,359,253,758	Réserve de capital au 31 décembre 1967	\$1,359,253,7
Contributions By Employees,	24,368,654	Cotisations des employés,	24,368,6
" " " On Prior		" " " sur les arriérés	
Years deficiencies.	2,297,916	" des années antérieures	2,297,9
Net Earnings on Investments.	39,214,027	Gains nets sur les placements	39,214,0
		Total	65,880,5
Total.	65,880,587	Pensions versées pour l'année.	46,065,6
Pensions paid for the year.	46,065,616	Excédent.	19,814,9
Surplus.	19,814,981		

If existing pensions and the pension returns to new pensioners were increased by 25 per cent

	<u>11,516,404</u>
A surplus of	8,298,577

would still remain to be added to the capital reserve.

However Recommendations of the committee is only to increase the existing pensions to those now on pension by 2 per cent per year up to a maximum of 40 per cent according to the number of years out on pension. This would by no means equal an average of 25 per cent to the average pensioner.

The minimum Capital Reserve of the pension fund would be pegged at \$1,500,000,000 and the railway requested to provide additional finances if and when this capital reserve becomes less than \$1,500,000,000

The committee does not agree with the annual financial report and the repetition each year of the following statement.

"From the above it will be seen that the pension trust funds reserve is fully a located and that there is no money available in the funds for increasing pensions or other benefits.

As charts indicate with less free years drawing from the pension fund, the reduction in staff and older employees on pension the pension fund revenue will continue to increase. The number of persons on pension will also decrease unless pension age is drastically reduced.

Any reference to the bulk of this capital reserve belonging to new employees on the higher rate of pay is not true. This capital reserve has been established by those employees who have contributed to the fund for thirty-five years, and by those now on pension. This 35 years is almost a life-time of employment, surely it is no longer expected for C.N. employees to continue contributions to this pension fund for future employees to enjoy 30 or 40 years from now.

Si les pensions existantes et les pension versées aux nouveaux retraités étaient majorées de 25%

	<u>11,516,404</u>
Un excédent de	8,298,577

resterait encore à ajouter à la réserve de capital.

Toutefois, le comité recommande seulement de majorer les pensions existantes versées à l'heure actuelle de 2% par an jusqu'à un maximum de 40% selon le nombre d'années à couvrir. Ce qui n'égalerait, certes par une moyenne de 25% pour le retraité ordinaire.

La réserve de capital minimale de la caisse de retraite serait fixée à 1.5 milliard de dollars et les chemins de fer ont demandé de fournir des fonds supplémentaires au cas où cette réserve de capital tomberait au-dessous de ce montant. Le comité n'est pas d'accord avec le rapport financier annuel et la répétition chaque année de la déclaration suivante:

«On peut voir par ce qui précède que la réserve de la caisse fiduciaire de retraite est entièrement affectée et qu'il n'y a pas d'argent disponible pour majorer les pensions ou autres prestations.»

Comme les diagrammes l'indiquent, avec moins d'années libres de prélèvement de la caisse de retraite, la diminution du personnel et les employés âgés à la retraite, les recettes de la caisse de retraite vont continuer de s'accroître. Le nombre de personnes qui touchent une pension va aussi diminuer à moins que l'âge de la retraite ne soit réduit de façon draconienne.

Toute mention selon laquelle le gros de cette réserve de capital appartiendrait aux nouveaux employés dont le barème de traitement est plus élevé, est fausse. Cette réserve de capital a été établie par les employés qui ont versé des cotisations à la caisse pendant trente-cinq ans et par ceux qui touchent une pension à l'heure actuelle. Ces 35 ans de service représentent presque toute une vie en emploi, on ne doit plus s'attendre assurément que les employés du CN continuent de verser des cotisations à cette caisse de retraite pour que les futurs employés en jouissent dans 30 ou 40 ans.

CONTRIBUTIONS — INTEREST AND PENSIONS

Year	Employee Contributions	Payments To Prior Years Deficiency	Interest On Investments	Pension Paid	Added To Capital Reserve
1960	18,842,542		15,585,234	23,543,066	10,884,710
1961	19,396,121		17,089,758	25,268,028	11,217,851
1962	19,916,275		18,928,338	21,184,812	11,659,801
1963	19,682,719	4,642,264	21,535,338	29,476,274	16,384,047
1964	20,401,374	4,365,992	23,830,471	32,145,649	16,452,188
1965	20,990,930		25,932,593	34,600,340	12,323,183
1966	23,256,253	3,251,324	28,763,156	37,595,615	17,675,118
1967	24,470,008	2,943,968	34,541,149	40,688,714	21,266,411
1968	24,368,564	2,297,916	39,214,027	46,065,616	19,814,981

The above figures only show the employee contributions to the pension fund, the interest on various investments, the total amount of pensions paid each year and the portion remaining added to the Capital Reserve.

During this period, even although the percentage of pension returns to the employees was increased on reaching retirement age, the reduction in the total number of employees and the gradual elimination of the "free year" of allowable service is clearly indicated. The millions of dollars now being ploughed back into the Capital Reserve should have been used to increase pension benefits.

INVESTMENTS

The total amounts of the investments, cash and other current assets on the books of the Pension Trust Fund were:

As of Dec. 31st.

1964	\$531,627,361
1965	575,887,009
1966	626,818,658
1967	684,962,758
1968	743,321,106

V

COTISATIONS - INTÉRÊT ET PENSIONS

Année	Cotisations des employés	Versements à l'égard des arriérés des années antérieures	Intérêt sur les placements	Pensions payées	Montant ajouté à la réserve de capital
1960	18,842,542		15,585,234	23,543,066	10,884,710
1961	19,396,121		17,089,758	25,268,028	11,217,851
1962	19,916,275		18,928,338	27,184,812	11,659,801
1963	19,682,719	4,642,264	21,535,338	29,476,274	16,384,047
1964	20,401,374	4,365,992	23,830,471	32,145,649	16,452,188
1965	20,990,930		25,932,593	34,600,340	12,323,183
1966	23,256,253	3,251,324	28,763,156	37,595,615	17,675,118
1967	24,470,008	2,943,968	34,541,149	40,688,714	21,266,411
1968	24,368,654	2,297,916	39,214,027	46,065,616	19,814,981

Les chiffres précités ne montrent que les cotisations des employés versées à la caisse de retraite, l'intérêt sur les divers placements, le montant total des pensions payées chaque année et la partie qui reste ajoutée à la réserve de capital.

Au cours de cette période, même si le pourcentage des pensions versées aux employés s'est accru en atteignant l'âge de la retraite, la réduction dans le nombre total des employés et la suppression graduelle des « années libres » du service reconnu sont clairement indiquées. Les millions de dollars réinvestis dans la réserve de capital auraient dû servir à majorer les prestations de pension.

V1

PLACEMENTS

Le montant global des placements, espèces numéraires et autre actif disponible dans les registres de la caisse fiduciaire de retraite s'établissait:

Au 31 décembre à:

1964	\$531,627,361
1965	575,887,009
1966	626,818,658
1967	684,962,758
1968	743,321,106

Statement of Pension Status of Seven
Carmen who Retired During March and April, 1964

Date of Retirement	Age (years) Pensioner Wife	Allowable Services Yrs. Mos.	Pension Factor %	Last 60 mos. or best 5 cons. years average Earnings	Monthly Pension Approved	Expected Future Lifetime (Life Expectancy)		Total Pension & Survivor Benefits Payable		Accrued Employee Contri- bution & interest at date of retirement
						Pensioner Yrs. Mos.	Wife Yrs. Mos.	If both live out their normal life expectancies	If both die in first mo. of retirement	
March 31/64	65	35-2	45.250	\$ 366.47	\$ 165.82	13-6	18-5	(a) 31,755	\$ (b) 10,032	5,413
March 31/64	65	35-9	46.125	369.37	170.38	13-6	18-5	32,628	10,308	5,844
March 31/64	65	21-1	26.354	442.28	116.56	13-6	16-10	21,214	7,052	4,949
April 30/64	65	35-6	45.750	354.26	162.08	13-6	18-5	31,038	9,806	4,678
April 30/64	65	40-10	53.750	325.42	174.92	13-6	25-9	41,194	10,583	5,479
April 30/64	65	43-5	57.625	433.36	249.72	13-6	24-0	56,187	15,108	6,546
April 30/64	65	35-9	46.125	361.79	166.88	13-6	17-7	31,123	10,096	5,505

NOTE: (a) Pension assumed payable to pensioner during his expected lifetime and continuing payable at the half rate to his wife during the remainder of her expected lifetime.
(b) Pension assumed payable at full rate for first month (month of death) and at the half rate during the next 119 months.

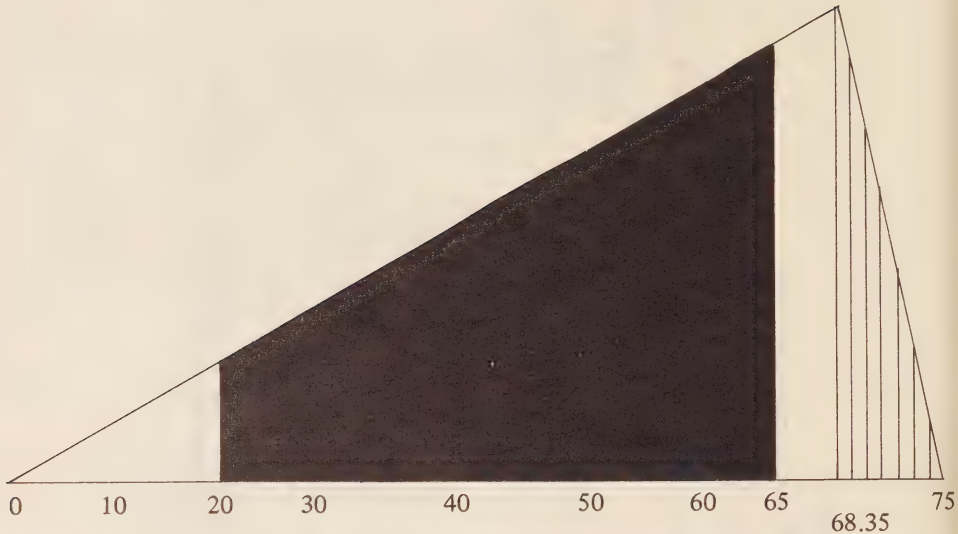
Relevé de pension de SEPT
Wagonniers qui ont pris leur retraite au cours des mois de mars et avril 1964

Date de la retraite	Age (années) Retraité Conjoint	Service reconnu Ans-Mois	Facteur de pension	60 derniers mois ou 5 meilleures années consé- cutives - Moyenne des gains	Pension mensuelle approuvée	Probabilité de survie (Probabilité de vie) Retraité Conjoint		Total de la pension & des prestations du survivant payable		Cotisat- ions des employés & intérêts accumulés à la date de la retraite
						Ans-Mois	Ans-Mois	Si les deux vivent selon la prob. de vie normale	Si les deux meurent au cours des premiers mois de retraite	
March 31/64	65	35-2	%	\$	\$	13-6	18-5	(a)	\$ (b)	5,413
March 31/64	65	35-9	45.250	366.47	165.82	13-6	18-5	31,755	10,032	5,413
March 31/64	65	35-9	46.125	369.37	170.38	13-6	18-5	32,628	10,308	5,844
March 31/64	65	21-1	26.354	442.28	116.56	13-6	16-10	21,214	7,052	4,949
April 30/64	65	35-6	45.750	354.26	162.08	13-6	18-5	31,038	9,806	4,678
April 30/64	65	40-10	53.750	325.42	174.92	13-6	25-9	41,194	10,583	5,479
April 30/64	65	43-5	57.625	433.36	249.72	13-6	24-0	56,187	15,108	6,546
April 30/64	65	35-9	46.125	361.79	166.88	13-6	17-7	31,123	10,096	5,505

Note: (a) Pension présumée payable au retraité pendant sa probabilité de vie et payable au demi-tarif à son conjoint pendant le reste de sa vie.
(b) Pension présumée payable au plein tarif pour le premier mois (mois du décès) et au demi-tarif pendant les 119 mois suivants.

AVERAGE AGE OF MEN AT DEATH.

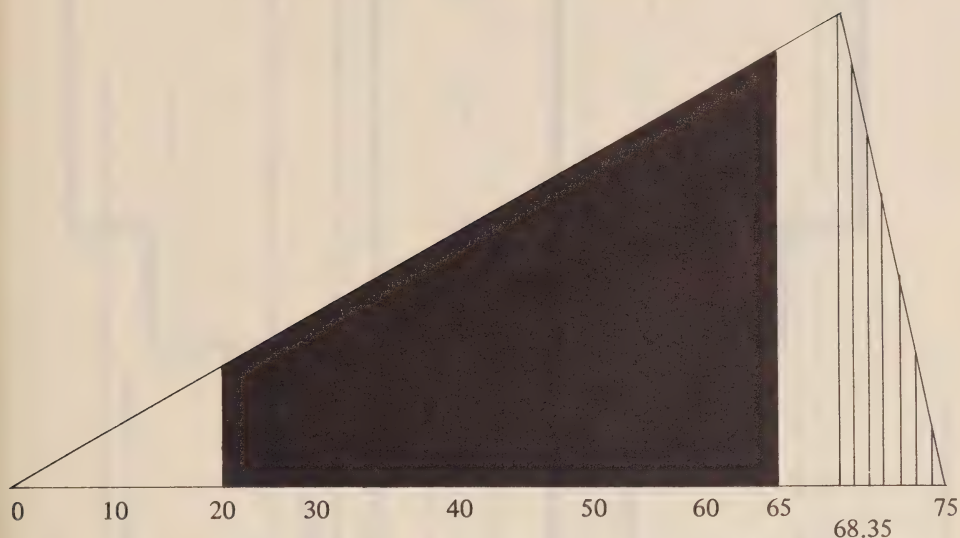
A



According to statistics recently published by the United Nations the average life expectancy for men in Canada is 68.35 years. For years life insurance companies in Canada have considered the extreme life expectancy for men to be 68 years of age in calculating life insurance risks. It has also been said that forty per cent of men reaching the age of 68.35 years will die before the age of 75. If these statistics are correct, the C.N. Pension Plan require serious consideration and revisions.

MOYENNE D'ÂGE DES HOMMES AU DÉCÈS

A

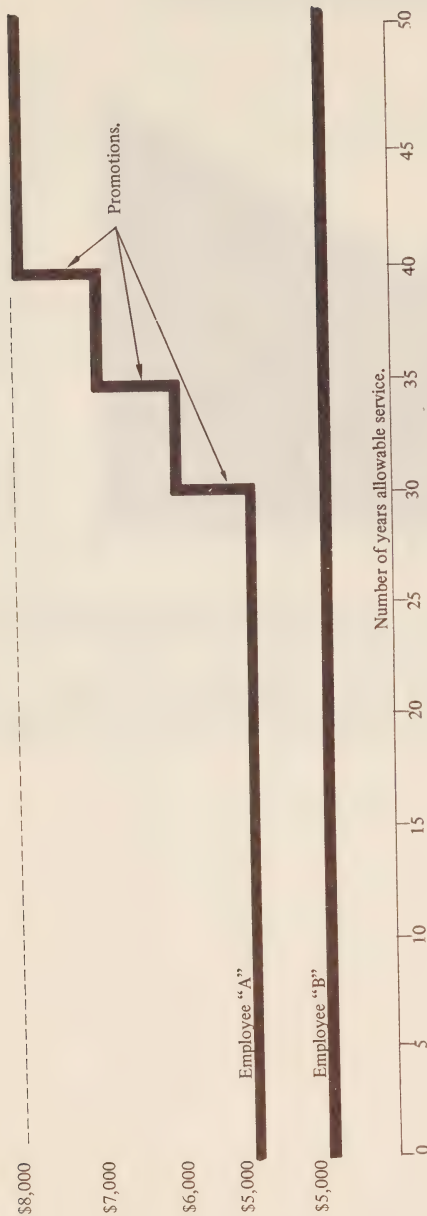


Selon les données statistiques publiées récemment par les Nations Unies, la probabilité de vie moyenne pour les Canadiens est de 68.35 ans. Pendant des années, les compagnies d'assurance-vie au Canada ont considéré 68 ans comme la probabilité de vie extrême pour les hommes en établissant le calcul des risques de l'assurance-vie. On a dit aussi que 40 p. 100 des hommes qui atteindront 68.35 ans mourront avant d'atteindre 75 ans.

Si ces données sont exactes, le régime de pensions du CN exige une étude et des révisions sérieuses.

L

PENSION RETURN (Eliminate Discrimination.)



Pension Contributions at 5%

Employee "A"	
First	30 Years — \$7,500
Next	5 " \$1,500
"	5 " \$1,750
"	10 " \$4,000
Total	
\$14,750	

Employee "B"

Contributions on \$5,000 at 5% equal \$250 per year, or for 50 years a total of \$12,500

Pension return equals 75% of \$5,000 or \$3,750 per annum or \$312.50 per month.

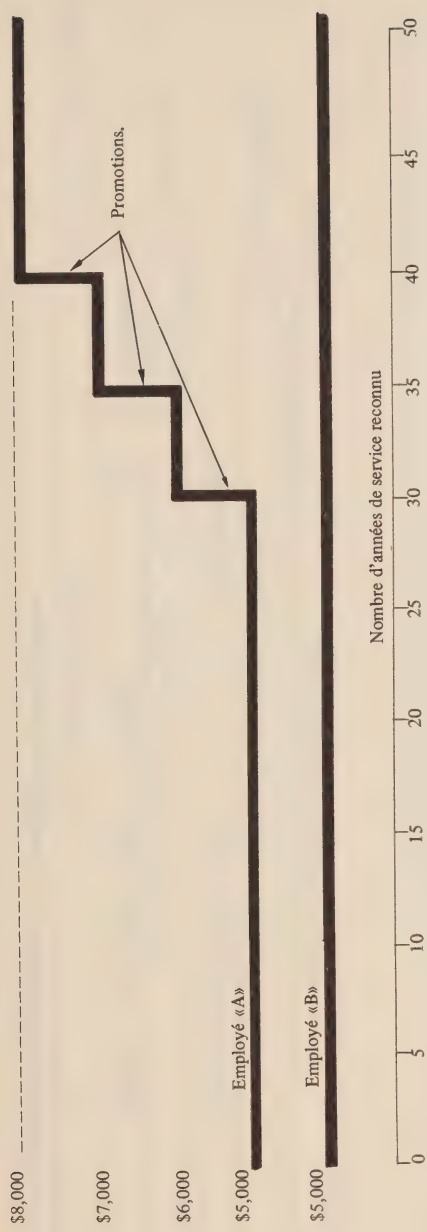
Pension return equals 75% of \$8,000 or \$6,000 per annum, or \$500.00 Monthly.

Pension contributions paid in by employee "A" was only \$2,250 greater than employee "B" or 18% more. However pension returns to employee "A" is \$2,250 per year more or 60% greater, These returns are in accordance existing Rules and Regulations. -----

If the recommended formulae were applied:

Employee "A" would receive $20 \times \$14,750 = \$5,900$ per year or \$491.66 Monthly.

Employee "B" would receive $20 \times \$12,500 = \$5,000$ per year or \$416.66 Monthly.



Cotisations de pension à 5%

Employé «A»		Employé «B»	
30	premières années – \$7,500	Cotisations sur \$5,000 à 5% égalent \$250 par an, ou pendant 50 ans, un total de \$12,500	
5	années suivantes	La pension versée égale 75% de \$5,000 ou \$3,750 par an ou \$312.50 par mois.	
5	“		
10	“		
Total			

La pension versée égale 75% de \$8,000 ou \$6,000 par an, ou \$500 par mois.

Les cotisations de pension versées par l'employé «A» étaient plus élevées que celles de l'employé «B» de seulement \$2,250 ou 18%. Toutefois, la pension versée à l'employé «A» est de \$2,250 par an plus élevée, ou 60% de plus que celle de l'employé «B». Ces taux sont conformes aux règles et règlements existants.

Si la formule recommandée était appliquée:

L'employé «A» toucherait $20 \times \$14,750 = \$5,900$ par an ou \$491.66 par mois.

L'employé «B» toucherait $20 \times \$12,500 = \$5,000$ par an ou \$416.66 par mois.

TOTAL CONTRIBUTIONS TO PENSION FUND AND PENSION RETURN
COMPARISON CHART IN PERCENT "A" - "B"

EMPLOYEE
"A"

TOTAL 50 YEAR CONTRIBUTIONS	\$14,750
PENSION AS NOW CALCULATED	\$500.00 Per Mo.
PENSION WITH REVISED FORMULAE APPLIED	\$491.66 Per Mo.

EMPLOYEE
"B"

TOTAL 50 YEAR CONTRIBUTIONS	\$12,500
PENSION AS NOW CALCULATED	\$312.50 Per Mo.
PENSION WITH REVISED FORMULAE APPLIED	\$416.66 Per Mo.

"A" has contributions 18% more than "B".

"A" has a monthly pension 60% greater than "B" by existing Rules and Regulations.

By use of revised formulae designed in accordance to total contributions of an employee, the monthly pension of "A" would be reduced by less than 2%, but the monthly pension of "B" would be increased by 33%.

COTISATIONS TOTALES À LA CAISSE DE RETRAITE ET PRESTATIONS DE PENSION
DIAGRAMME COMPARATIF EN POURCENTAGE «A» — «B»

EMPLOYÉ
«A»

TOTAL COTISATIONS 50 ANS	\$14,750
PENSION SELON LE CALCUL ACTUEL	\$500 par mois
PENSION SELON LA FORMULE RÉVISÉE ET APPLIQUÉE	\$491.66 par mois

EMPLOYÉ
«B»

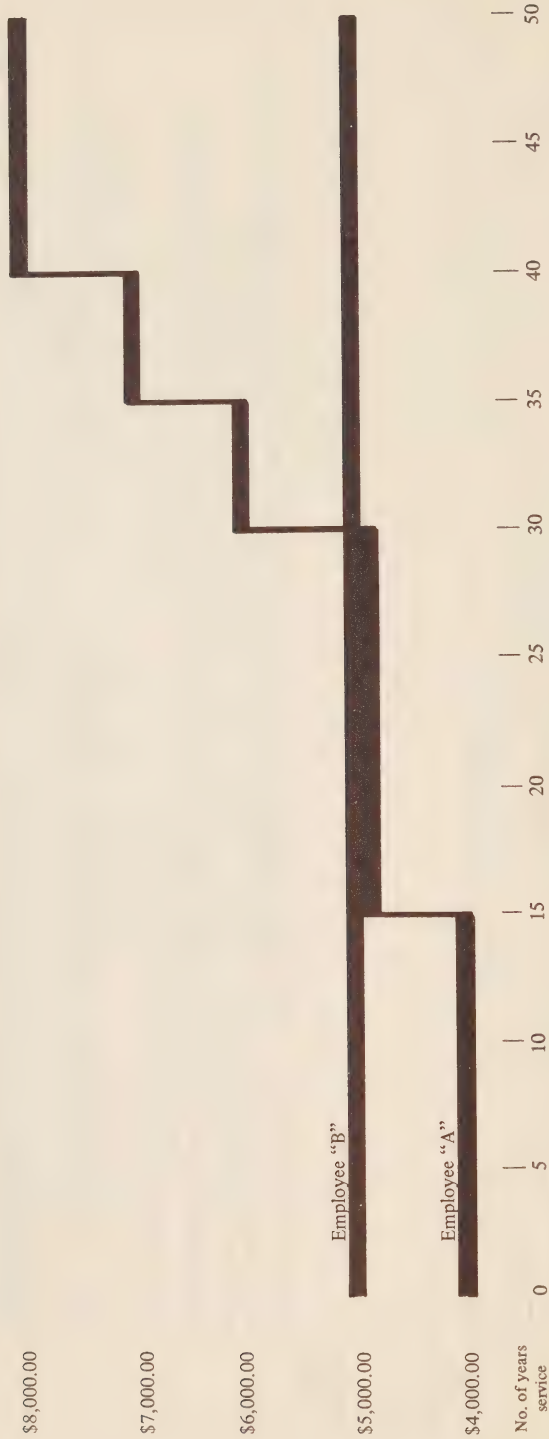
TOTAL COTISATIONS 50 ANS	\$12,500
PENSION SELON LE CALCUL ACTUEL	\$312.50 par mois
PENSION SELON LA FORMULE RÉVISÉE ET APPLIQUÉE	\$416.66 par mois

Les cotisations de «A» sont de 18% plus élevées que celles de «B».

La pension mensuelle de «A» est de 60% plus élevée que celle de «B» selon les règles et règlements existants.

En appliquant la formule révisée selon les cotisations totales d'un employé, la pension mensuelle de «A» serait réduite de moins de 2%, mais la pension mensuelle de «B» serait majorée de 33%.

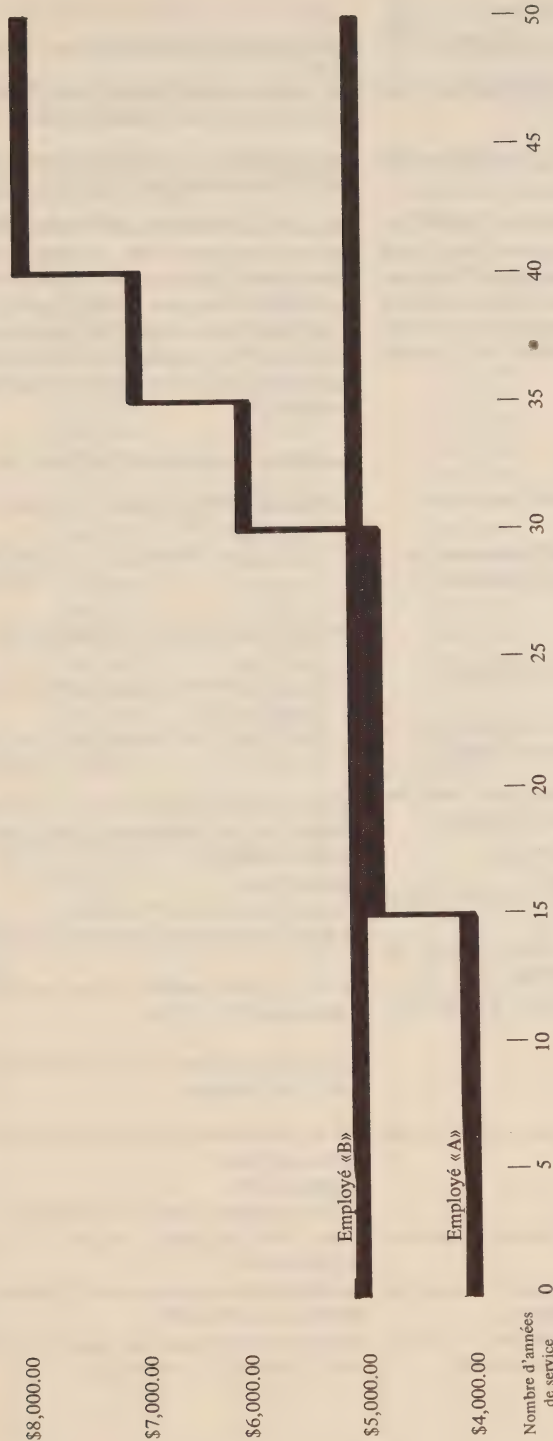
EMPLOYEE CONTRIBUTIONS TO THE PENSION FUND AND RATES OF PENSION RETURN



Employee "B" contributions
50 years at \$250.00 is \$12,500.00

Employee "A" contributions	
15 years at \$200.00 is	\$3,000.00
15 " " \$250.00 "	3,750.00
5 " " \$300.00 "	1,500.00
5 " " \$350.00 "	1,750.00
10 " " \$400.00 "	4,000.00
Total	\$14,000.00

COTISATIONS DE L'EMPLOYÉ À LA CAISSE DE RETRAITE ET TAUX DE PRESTATION DE PENSION



Cotisations de l'employé «B»
50 ans à \$250.00 = \$12,500.00

Cotisations de l'employé «A»

15 ans à \$200.00 =	\$3,000.00
15 " " \$250.00 "	3,750.00
5 " " \$300.00 "	1,500.00
5 " " \$350.00 "	1,750.00
10 " " \$400.00 "	4,000.00
Total	\$14,000.00

L3

(To be used in conjunction with Chart L2.)

Contributions of employee "A" was 12% greater than employee "B".

The pension return to employee "A" was 60% greater than to employee "B".

Why should the pension return not be in accordance to the total pension contributions rather than based on the highest salary of the individual employee during any one period. The Canada Pension return is based in accordance to total contributions and the C.N. pension plans should be based on a similar formula.

Employee "A" Pension Return.

50 Years of allowable service at $1\frac{1}{2}\%$ per year =
 $50 \times 1\frac{1}{2} = 75\%$
 $75/100$ of \$8,000.00 = \$6,000.00 per annum or
 = \$500.00 per month.

Employee "B" Pension Return.

50 Years of allowable service at $1\frac{1}{2}\%$ per year =
 $= 50 \times 1\frac{1}{2} = 75\%$
 $75/100$ of \$5,000.00 = \$3,750.00 per annum or
 = \$312.50 per month.

(If the new proposed formulae were used based on total contributions the pension returns would be:)
 Employee "A"

5% of total salary = \$14,000.00
 Therefore 100% of total salary would be $20 \times$
 \$14,000.00 = \$280,000.00
 Therefore the average annual salary would be
 \$280,000.00 divided by 50 = \$5,600.00
 The annual pension would be $75/100$ of \$5,600.00 =
 \$4,200.00 or \$358.00 per month.

(If 2% per year were used this would be \$466.00 per month.)

Employee "B"

5% of total salary = \$12,500.00
 Therefore 100% of total salary = $20 \times$ \$12,500.00 =
 \$250,000.00
 Therefore the average annual salary would be
 \$250,000.00 divided by 50 = \$5,000.00
 Therefore the annual pension would be $75/100$ of
 \$5,000.00 = \$3,750.00 or \$312.50 per month.

L

(A être utilisé conjointement avec le diagramme L2.

Les cotisations de l'employé «A» étaient de 12% plus élevées que celles de l'employé «B».

Les prestations de pension de l'employé «A» étaient de 60% plus élevées que celles de l'employé «B».

Pourquoi les prestations de pension ne devraient-elles pas être conformes aux cotisations totales au lieu d'être fondées sur le salaire le plus élevé de l'employé au cours de n'importe quelle période. Les prestations de pension selon le régime de pensions du Canada sont fondées sur les cotisations totales versées et le régime de pensions du CN devrait être fondé sur une formule semblable.

Prestations de pension de l'employé «A».

50 ans de service reconnu à $1\frac{1}{2}\%$ par an =
 $50 \times 1\frac{1}{2} = 75\%$
 $75/100$ of \$8,000.00 = \$6,000.00 par an ou
 = \$ 500.00 par mois.

Prestations de pension de l'employé «B».

50 ans de service reconnu à $1\frac{1}{2}\%$ par an =
 $50 \times 1\frac{1}{2} = 75\%$
 $75/100$ of \$5,000.00 = \$3,750.00 par an ou
 = \$ 312.50 par mois.

(Si la nouvelle formule proposée était appliquée en fondant sur les cotisations totales, les prestations de pension seraient:)

Employé «A»

5% du salaire total = \$14,000.
 Donc 100% du salaire global serait $20 \times$ \$14,000.00
 \$280,000.00

Donc le salaire annuel moyen serait \$280,000
 divisé par 50 = \$5,600

La pension annuelle serait $75/100$ de \$5,600 = \$4,200 ou \$358 par mois.

(Si 2% par an étaient utilisés, cela ferait un montant de \$466. par mois.)

Employé «B»

5% du salaire total = \$12,500.00
 Donc 100% du salaire total = $20 \times$ \$12,500.00
 \$250,000.00

le salaire annuel moyen serait \$250,000
 divisé par 50 = \$5,000

Donc la pension annuelle serait de $75/100$ de \$5,000
 = \$3,750 ou \$312.50 par mois.

2% per year were used this would be \$416.00 per
month.)

(Si 2% par an étaient utilisés, cela ferait un montant de
\$416. par mois.)

W

W

POPULATION OF CANADA
BY SEX AND AGE 1968

POPULATION DU CANADA SELON
LE SEXE ET L'ÂGE 1968

minion Bureau of Statistics, Health and Welfare Divn.,
Vital Statistics Section,
Publication March 1970, Cat. No. 84-203)

(Bureau fédéral de la statistique, Division de la santé et
du bien-être, Section de la statistique démographique,
Publication de mars 1970, n° du Catalogue 84-203)

Age	Male	Female
- 1	187,500	176,800
1 - 4	853,900	811,800
5 - 9	1,190,600	1,140,100
10 - 14	1,127,200	1,077,600
15 - 19	1,000,300	967,700
20 - 24	829,700	829,000
25 - 29	680,800	682,800
30 - 34	637,600	620,500
35 - 39	653,100	633,100
40 - 44	644,900	645,000
45 - 49	571,300	582,100
50 - 54	509,400	510,700
55 - 59	439,100	434,600
60 - 64	348,200	353,900
65 - 69	265,800	289,700
70 - 74	201,000	237,000
75 - 79	141,300	173,200
80 - 84	82,200	103,100
85 +	46,000	65,400

Total.

Male 10,409,900 Female 10,334,100
(Population 000's)

Âge	Hommes	Femmes
- 1	187,500	176,800
1 - 4	853,900	811,800
5 - 9	1,190,600	1,140,100
10 - 14	1,127,200	1,077,600
15 - 19	1,000,300	967,700
20 - 24	829,700	829,000
25 - 29	680,800	682,800
30 - 34	637,600	620,500
35 - 39	653,100	633,100
40 - 44	644,900	645,000
45 - 49	571,300	582,100
50 - 54	509,400	510,700
55 - 59	439,100	434,600
60 - 64	348,200	353,900
65 - 69	265,800	289,700
70 - 74	201,000	237,000
75 - 79	141,300	173,200
80 - 84	82,200	103,100
85 +	46,000	65,400

Total.

Hommes 10,409,900 Femmes 10,334,100
(Population en milliers)

CHART SHOWING THE POPULATION OF CANADA BY SEX AND AGE 1968

(Dominion Bureau of Statistics, Health and Welfare Divn.,
Vital Statistics Section, Publication March 1970, Cat. No. 84-203)

Male on the left, female on right.

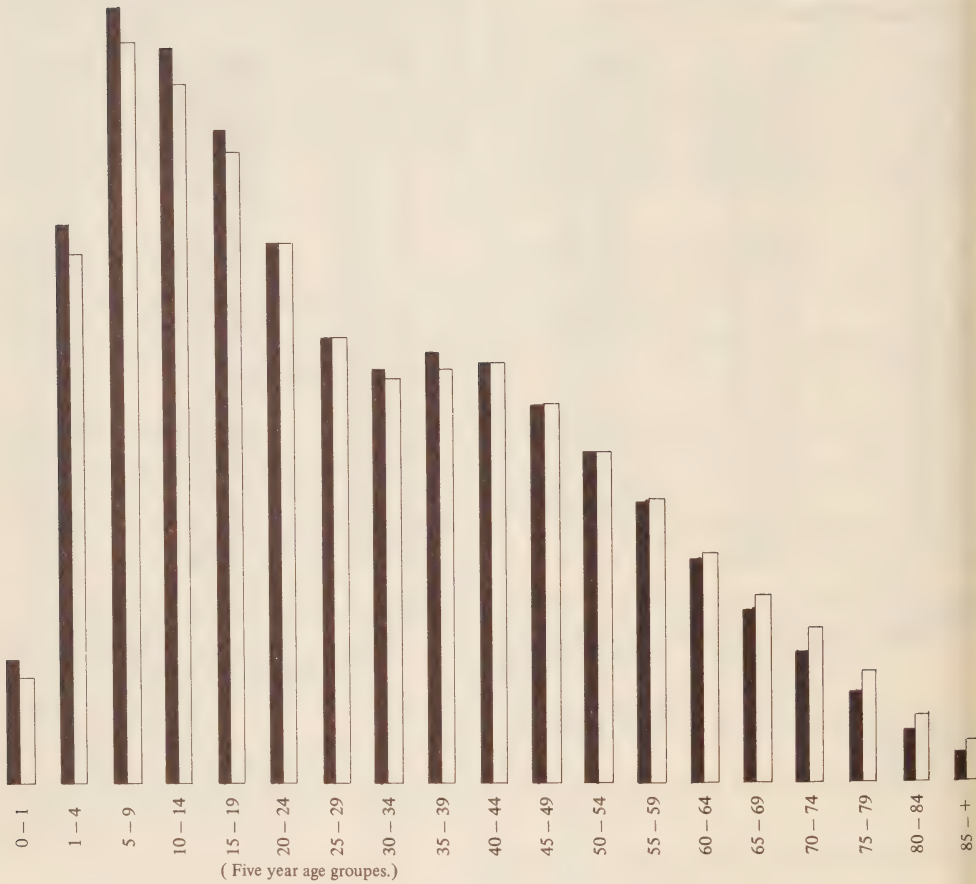
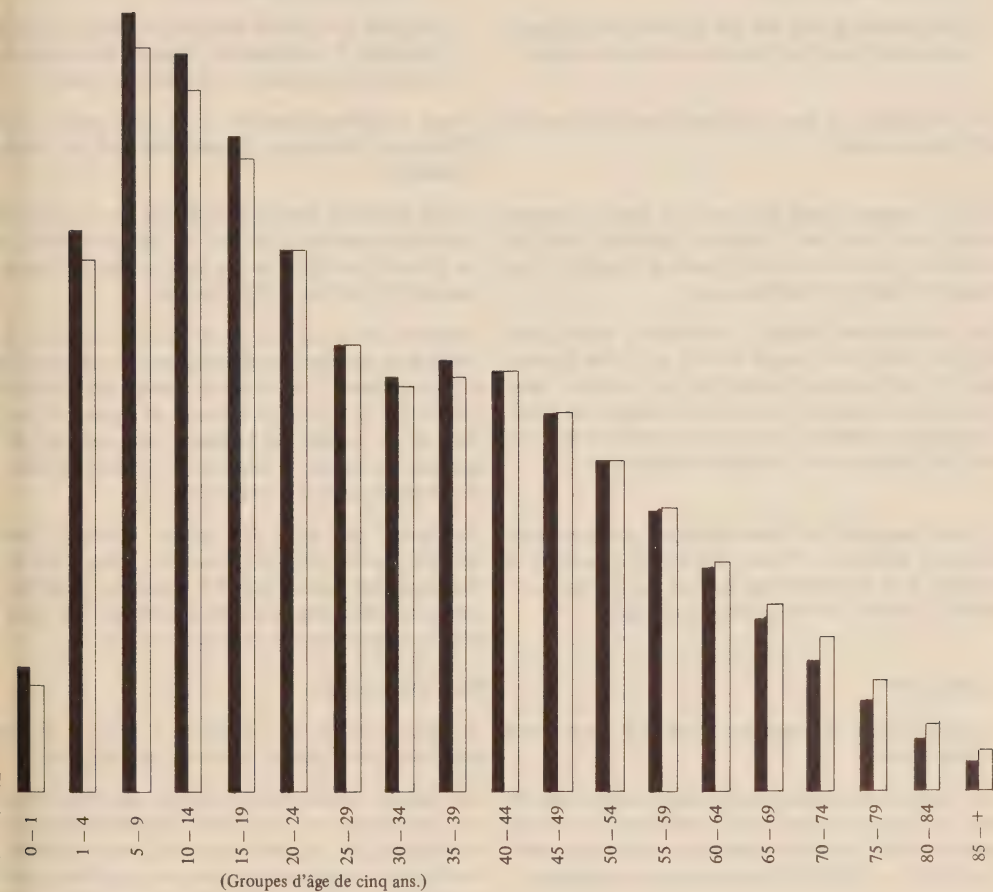


DIAGRAMME DE LA POPULATION DU CANADA SELON LE SEXE ET L'ÂGE 1968

(Bureau fédéral de la statistique, division de la santé et du bien-être,
section de la statistique démographique, Publication de mars 1970, n° du Catalogue 84-203)

Les hommes sont représentés à gauche, les femmes, à droite.



COST OF LIVING

Of the 8,000,000 labour force in Canada,

- 15% are single men,
- 15% are single women,
- 15% are married men, and
- 15% are married women.

The remaining 40% are the married men, trying to maintain a home and family on one pay cheque.

The 15% single men have no financial problems nor the 15% single women.

The 15% married men and the 15% married women should not have any financial problems, for the combined incomes of these married couples often exceed \$12,000—\$15,000 per year.

The married man trying to maintain a home must compete with these people before and after pension age. To the married couple that is working, upon retirement six pension cheques are available to them. Two old age pensions, two Canada pensions and two from the company they previously worked for.

In other words 60% of those employed to-day have no financial problems. Where the married woman is working they pay additional income tax amounting to approx. \$300.00 for the additional cheque.

See Page "D"

"Church Urged to Support Move for Guaranteed Annual Income.

"As churchmen we believe that every citizen has the right to a decent living, and it would help to combat poverty which is a major problem in our society with 3,000,000 to 4,000,000 Canadians poor or destitute."

A revision of income tax forms is required to remedy the above problems.

No person wants to jeopardize our free enterprise system and a married woman's right to work. However it is the governments responsibility to adjust the tax structure to aid the less fortunate.

COÛT DE LA VIE

Des 8,000,000 de personnes qui composent l'effectif de la main-d'œuvre du Canada,

- 15% sont des hommes célibataires,
- 15% sont des femmes célibataires,
- 15% sont des hommes mariés, et
- 15% sont des femmes mariées.

Les 40% qui restent sont des hommes mariés qui cherchent à maintenir un foyer et à subvenir aux besoins de la famille sur un chèque de paie.

Aucun problème financier ne se pose pour les 15 d'hommes célibataires ni pour les 15% de femmes célibataires.

Aucun problème financier ne devrait se poser aux 15 d'hommes mariés et aux 15% de femmes mariées, car les revenus combinés de ces couples mariés dépassent souvent \$12,000 ou \$15,000 par an.

L'homme marié qui cherche à maintenir un foyer doit soutenir la concurrence de ces gens avant et après l'âge de la retraite. Les couples mariés qui travaillent touchent à la retraite six chèques de pension. Deux au titre de la pension de vieillesse, deux au titre de pension du régime de pensions du Canada et deux de la compagnie qui les a employés.

Autrement dit, 60% des salariés n'ont, à l'heure actuelle, aucun problème financier. Dans le cas de femme mariée qui travaille à l'extérieur, l'impôt sur revenu supplémentaire s'élève à environ \$300 pour chèque supplémentaire qui entre au foyer.

Voir à la page «D»

«L'Église exhorte les Canadiens à appuyer le mouvement en vue d'obtenir le revenu annuel garanti.

«En qualité de membres du clergé, nous croyons que tous les citoyens ont droit à des conditions d'existence convenables et le revenu annuel garanti aiderait combattre la pauvreté qui pose un problème majeur dans notre société où 3 à 4 millions de Canadiens vivent dans la pauvreté ou la misère.»

Il y a lieu de réviser les formules d'impôt sur le revenu pour remédier à ces problèmes.

Personne ne veut mettre en péril notre régime de libre entreprise, ni supprimer le droit de la femme mariée au travail à l'extérieur. Toutefois, il incombe au gouvernement de rajuster la structure fiscale en vue d'aider les défavorisés.

vided among each of the above employment groups
e 700,000 Canadians receiving the minimum wage or
ss. (Those receiving less would be students and part
ne help.)

Répartis dans chacun des groupes d'emploi précités, se
trouvent 700,000 Canadiens qui touchent le salaire
minimum ou moins. (Dans cette dernière catégorie se
trouvent les étudiants et ceux qui travaillent à temps
partiel.)

COST OF LIVING.				Y.1
(In relation to the total labour force in Canada.)				
(Approximate.)				
	No. of Employees	No. of citizens.	Percentage of Population.	
15% Single Men.	1,170,000	1,170,000	5.40%	
15% Single Women.	1,170,000	1,170,000	5.40%	
15% Married Men.	1,170,000	1,170,000	24.32%	
		2,925,000 Children.		
15% Married Women.	1,170,000	1,170,000	64.88%	
		5,265,000		
40% Married men supporting wife and family.	3,120,000	3,120,000		
		3,120,000 Women.		
		7,800,000 Children.		
		14,040,000		

With the single working class we have 5.40% of the population living on 15% of the revenue.
With the married couples we have 24.32% of the population living on 30% of the revenue.
The remaining we have 64.88% of the population living on 40% of the revenue.
In dollars and cents this would be equivalent to—percentage-wise:

5.40 people living on \$2.78 each.	(15.00 Div. by 5.40)
24.32 people living on \$1.23 each.	(30.00 “ “ 24.32)
64.88 “ “ “ .61 “	(40.00 “ “ 64.88)

(The above is estimates per day.)

COÛT DE LA VIE

Y.1

(Par rapport à l'effectif total de la main-d'œuvre au Canada.)

(Chiffres approximatifs)

	Nombre d'employés	Nombre de citoyens	Pourcentage de la population
15% Hommes célibataires	1,170,000	1,170,000	5.40%
15% Femmes célibataires	1,170,000	1,170,000	5.40%
15% Hommes mariés	1,170,000	1,170,000	24.32%
		2,925,000 Enfants.	
15% Femmes mariées	1,170,000	<u>1,170,000</u>	
		5,265,000	
40% Hommes mariés qui subviennent aux besoins de la famille	3,120,000	3,120,000 3,120,000 Femmes. <u>7,800,000 Enfants.</u>	64.88%
		14,040,000	

La catégorie des célibataires représente 5.40 p. 100 de la population qui vit sur 15 p. 100 des revenus.

Les couples mariés représentent 24.32 p. 100 de la population qui vivent sur 30 p. 100 des revenus.

Les autres, soit 64.88 p. 100 de la population vivent sur 40 p. 100 des revenus.

Sur une base proportionnelle, ceci revient à :

5.40 personnes vivant sur \$2.78 chacune. (15.00 div. par 5.40)

24.32 personnes vivant sur \$1.23 chacune. (30.00 " " 24.32)

64.88 " " " .61 chacune. (40.00 " " 64.88)

(Chiffres estimatifs par jour.)

Z.

TAXATION.
(Approx.)

		Total Federal & Provincial Tax.	Balance After Taxes.
Single, no dependents			
Salary.			
\$5,200.00		\$ 872.30	\$4,327.70
Married with wife working.			
\$5,200.00			
		\$1,511.80	\$8,888.20 or
\$5,200.00			\$1,777.64 each
	Dependents.		
Married with wife not working.			
\$5,200.00		\$ 399.80	\$4,800.20 or
			\$ 960.04 each.
	Dependents.		

IMPÔTS
(Approx.)

Solde après
déduction des
impôts

Salaire
\$5,200

\$ 872.30

\$4,327.70

\$5,200

\$1,511.80

\$8,888.20 ou

\$5,200

\$1,777.64 chacun

Personnes à charge

\$5,200

\$ 399.80

\$4,800.20 ou

\$ 960.04 chacun

Personnes à charge

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 30



TUESDAY, JUNE 2, 1970

LE MARDI 2 JUIN 1970

Respecting

Concernant

Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act.

Bill C-218, Loi concernant les règlements établis en application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (Lévis),

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (Saint-Jean),
Thomas (Moncton),
Trudel—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS,

FRIDAY, May 29, 1970.

Ordered,—That Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes,

ALISTAIR FRASER,

The Clerk of the House of Commons.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le VENDREDI 29 mai 1970

Il est ordonné,—Que le Bill C-218, Loi concernant les règlements établis en application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

ALISTAIR FRASER

REPORT TO THE HOUSE

WEDNESDAY, June 3, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

Pursuant to the Order of Reference of Friday, May 29, 1970, your Committee has considered Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 30*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 3 juin 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi du vendredi 29 mai 1970, le Comité a étudié le Bill C-218, Loi concernant les règlements établis en application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 30*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, June 2, 1970
(62)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Other Member present: Mr. Stanley Knowles, M.P.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Jacques Fortier, Legal Counsel; Mr. M. Fleming, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Pursuant to its Order of Reference of Friday, May 29, 1970, the Committee proceeded to the consideration of Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act.

The Chairman introduced Messrs. Fortier and Fleming, and Mr. Fortier gave a brief explanation of Bill C-218.

The Chairman called Clause 1, and Mr. Fortier, assisted by Mr. Fleming was questioned thereon.

Clauses 2, 3 and 1 were severally carried.

The Schedule carried.

The Title carried.

The Bill carried and the Chairman was authorized to report to the House.

At 10:21, the Committee having completed its consideration of Bill C-218 then proceeded to hear witnesses on the subject-matter of the Canadian National Railways Pension Fund.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 2 juin 1970
(62)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Autre député présent: M. Stanley Knowles.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. Jacques Fortier, avocat-conseil; M. Fleming, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens.

Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 29 mai 1970, le Comité entreprend l'étude du Bill C-218, Loi concernant les règlements établis en application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique.

Le président présente MM. Fortier et Fleming, et M. Fortier donne une brève explication du Bill C-218.

Le président met en délibération l'article 1 et M. Fortier, aidé de M. Fleming, répond aux questions des députés.

Les articles 2, 3 et 1 sont adoptés individuellement.

L'annexe est adoptée.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté et le président reçoit l'autorisation d'en faire rapport à la Chambre.

A 10h 21, le Comité qui a terminé son étude du Bill C-218, procède à l'audition des témoins sur la question du fonds de pension des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 2, 1970

• 1010

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this morning Bill C-218, An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act.

Mr. Portelance: Pourrions-nous avoir une copie du Bill?

The Chairman: I just sent for some copies. If you will be patient for a few minutes, Mr. Portelance, I will have some in a minute.

While we are waiting for the Bill I will introduce our witnesses. On my immediate right is Mr. Jacques Fortier, Legal Counsel of the Department of Transport. Next to him is Mr. Fleming, Deputy Administrator for the Canadian Air Transportation Administration.

While we are waiting for copies of the Bill I would ask Mr. Fortier to give us a short briefing.

Mr. Jacques Fortier (Legal Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman and gentlemen, the necessity for this legislation results from an error that was committed in certain Orders in Council passed in 1954 and in 1960 under the Aeronautics Act.

Section 4 of the Aeronautics Act authorizes the Minister of Transport as follows:

4. (1) Subject to the approval of the Governor in Council, the Minister may make regulations to control and regulate air navigation over Canada

In 1954, and again in 1960, two Orders in Council were passed. The Orders in Council purported to have the Governor in Council make the air regulations instead of having the regulations made by the Minister of Transport with the approval of the Governor in Council.

In a recent prosecution for a contravention of the air regulations the court raised the question as to the validity of our regulations made by the Governor in Council, instead of by the Minister of Transport, and the prosecution was dismissed.

The air regulations provide for the registration of aircraft, the certification of aircraft as to air worthiness, for the licensing of air-

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 2 juin 1970

Le président: Messieurs, nous étudions ce matin le bill C-218, concernant les règlements établis en vertu de l'article 4 de la loi sur l'aéronautique.

Mr. Portelance: Could we have a copy of the bill?

Le président: Je viens tout juste d'envoyer quelqu'un; si vous voulez patienter quelques minutes, monsieur Portelance.

Tandis que nous attendons, je vais vous présenter nos témoins: juste à ma droite, M. Jacques Fortier, Conseiller juridique du ministère des Transports et, son voisin, M. Fleming, Administrateur adjoint de la Commission canadienne de l'Air. M. Fortier pourrait-il nous expliquer brièvement de quoi il s'agit.

M. Jacques Fortier (Conseiller juridique du ministère des Transports): Monsieur le président, et messieurs, si cette loi est nécessaire, c'est qu'une erreur a été commise dans certains décrets ministériels adoptés en 1954 et 1960 en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

L'article 4 de ladite Loi autorise le ministère des Transports comme suit:

4. (1) Le ministre des Transports sous réserve de l'approbation du Gouverneur en conseil peut édicter des règlements pour contrôler, réglementer la navigation aérienne au Canada.

En 1954 et plus tard en 1960, deux décrets ministériels furent adoptés donnant l'autorité d'édicter des règlements au Gouverneur en conseil plutôt qu'au ministre des Transports, sous réserve de l'approbation du Gouverneur en conseil.

Récemment, au cours d'une cause relative à une contravention du règlement de l'Air, le tribunal a mis en doute la validité des règlements édictés par le Gouverneur en conseil au lieu de par le ministre des Transports et a renvoyé la cause.

Le règlement de l'Air prévoit l'inscription des aéronefs, l'accréditation de leur état de fonctionnement lors de l'émission de permis

[Text]

dromes, for the licensing of air pilots and members of air crews, and also for the rules of the air.

Unless this Parliament passes this Bill, which would provide for the air regulations that were made in 1960 and in 1954 to be considered as having been made, as they should have been, by the Minister of Transport, then it is considered that administration by the Department of Transport of our air regulations will not be possible, which likely will lead to a breakdown in the safety practices required under the Aeronautics Act.

The Chairman: Are there any questions, gentlemen?

Mr. Allmand: Mr. Fortier, I am looking at Clause 2 of the Bill. The wording in that Clause seems to give this law retroactive effect back to the date of the first regulation in the schedule. Is this legislation purporting to have retroactive effect?

• 1015

Mr. Fortier: Yes, sir, this will have the effect of validating the existing air regulations that were made a few years ago. Unless this is done everything that was done under those air regulations, every certificate, every licence that was issued then would not be considered to be valid certificates or valid licences. This is the purpose of the Bill.

Mr. Allmand: It is my understanding, and I may not be correct, that we do not usually pass laws in Parliament to have retroactive effect. The general rule is that our laws take effect from the date of legislation.

Mr. Fortier: That is true. That may be the standard practice. However, in a case like this the officers of the Department of Justice have suggested that it was absolutely required that this retroactive legislation, as you say, should be passed by Parliament.

Mr. Allmand: So this is an exception to our general rule of legislating?

Mr. Fortier: It may be considered as an exception to the general rule, yes.

Mr. Allmand: You say you have an opinion of the Department of Justice saying that this is proper in this case?

Mr. Fortier: Oh yes. As a matter of fact it was the Department of Justice who urged the officers of the Department of Transport to have the Minister promote this Bill.

[Interpretation]

aux aérodromes, aux pilotes et aux membres de l'équipage et prévoit également les règlements de l'air.

A moins que le Parlement n'adopte ce Bill qui prévoit le règlement de l'air qui a été adopté en 1960 et en 1964 et l'établit comme ayant été fait, comme il aurait dû le faire, par le ministre des Transports, le ministère des Transports sera incapable d'assumer ses fonctions administratives ce qui entraînera probablement un bris dans les pratiques de sécurité requises en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Le président: Avez-vous des questions, messieurs?

M. Allmand: Au sujet de l'article 2 de ce Bill, monsieur Fortier, le libellé semble lui conférer un effet rétroactif jusqu'à la date du premier règlement sur la liste. Cette mesure législative entend-elle exercer un effet avec rétroactivité?

M. Fortier: Oui, monsieur, l'effet rétroactif de conférer une valeur au présent règlement aérien qui a été fait il y a quelques années. Sans quoi toutes les dispositions en vertu de ces règlements aériens, tout certificat, tout permis qui a été émis alors serait considéré comme nul et non avenue. C'est donc le but véritable du Bill.

M. Allmand: J'ai cru comprendre qu'il n'y a pas habituel pour le Parlement d'adopter des lois avec effet rétroactif. Règle générale une loi prend effet à compter du jour même de son adoption.

M. Fortier: C'est exact. C'est la pratique ordinaire. Toutefois, dans un cas comme le cas présent, les fonctionnaires du ministère de la Justice ont suggéré qu'il était absolument impossible d'exiger cette rétroactivité pour le Bill et que le Parlement souscrive à cette rétroactivité.

M. Allmand: Nous faisons donc ici exception à notre règle générale?

M. Fortier: On peut considérer que le présent Bill est une exception à la règle générale, oui, en effet.

M. Allmand: Vous dites que vous avez à ce sujet une opinion du ministère de la Justice statuant que dans ce cas, cette disposition est opportune?

M. Fortier: Oui. En fait, c'est le ministère de la Justice lui-même qui a prié les fonctionnaires du ministère des Transports de demander au ministre de se faire l'avocat de ce Bill.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I have just one brief question for Mr. Fortier. I did not realize what this Bill was until his introductory remarks.

Would one reason for this coming before us now be the opinion expressed last year or early this year by the Canadian Airlines Association to the effect that the Bill was not correct as written and you had no power to enforce the regulations? That was brought up in the House last year. This only refers to safety regulations, does it?

Mr. Fleming (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration): May I attempt to answer that, sir. This applies to Part I of the Act. I think the reference you have made was to Part II, under the Canadian Transport Commission.

Mr. Thomas (Moncton): In connection with franchises?

Mr. Fleming: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): This has nothing to do with that.

Mr. Fleming: This has nothing to do with that.

Mr. Pringle: Following along on Mr. Thomas's questioning am I to understand then that this does not result from the ruling made by the Supreme Court with regard to certain clauses which were deemed to be *ultra vires*?

Mr. Fortier: Would you repeat the decision of the Supreme Court please?

Mr. Pringle: I understand there was an application to the Supreme Court with regard to certain clauses on licensing which were deemed to be *ultra vires* and I was wondering if this Act was used to correct that situation?

Mr. Fortier: This results exclusively from a prosecution out West. A pilot of an aircraft was prosecuted for a violation of the air regulations and this legislation is the result of that decision exclusively.

Mr. Pringle: Is this proposed Act, if passed in Parliament, going to enable the Department of Transport to review incidences which have happened prior to the passing of this proposed Act and therefore make it possible for them to effect prosecutions which were unsuccessful prior to this date, or does this

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Je ne me suis pas rendu compte de ce à quoi visait ce Bill avant qu'on nous fasse ces quelques observations au début.

Si on nous le propose maintenant, serait-ce parce que, l'an passé ou tôt cette année, l'Association des lignes aériennes du Canada a exprimé une opinion à l'effet que le Bill n'était pas rédigé correctement et que vous n'aviez aucun pouvoir d'en appliquer les règlements? Cette question a été soulevée en Chambre l'an passé. La présente n'a trait qu'au règlement sur la sécurité, n'est-ce pas?

M. Fleming (Administrateur adjoint de la Commission canadienne de l'air): Permettez-moi d'essayer de répondre à cette question, monsieur. La présente s'applique à la première partie de la loi. Je crois que l'allusion que vous avez faite se rapporte à la deuxième partie de la loi, en vertu de la Commission canadienne des Transports.

M. Thomas (Moncton): En rapport avec les franchises?

M. Fleming: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Celle-ci n'a donc rien à voir avec cette question?

M. Fleming: Non.

M. Pringle: Pour poursuivre la question de M. Thomas, dois-je comprendre que ce Bill ne résulte pas de la décision rendue par la Cour suprême au sujet de certaines clauses qu'on a qualifiées d'*ultra vires*?

M. Fortier: Voulez-vous répéter cette décision de la Cour suprême?

M. Pringle: J'ai cru comprendre qu'on en avait appelé à la Cour suprême au sujet de certaines clauses relatives à l'émission de permis, clauses qu'on a estimé être *ultra vires* et je me demandais si le présent Bill avait pour but de rectifier cette situation?

M. Fortier: Le présent Bill ne résulte que d'une poursuite qui a été intentée dans l'Ouest. Le pilote d'un aéronef a été poursuivi pour avoir violé un règlement de l'air et les présentes mesures législatives résultent de cette décision, exclusivement.

M. Pringle: Si le présent Bill est adopté par le Parlement, permettra-t-il au ministère des Transports de revoir les cas qui sont survenus plus tôt lors de l'application de la loi et, partant, lui permettre d'initier des poursuites qui ne pouvaient se faire avant la présente date, ou s'il vise à rendre légales les lois pas-

[Text]

have the effect of making the laws passed now legal so that future prosecutions may be protected?

Mr. Fortier: Sir, the only effect of this Bill, once it is passed, will be to authorize fully the Department of Transport to continue to enforce the air regulations as if the regulations had been made, as they should have been made, by the Minister with the approval of the Governor in Council. However, the legislation will not have any effect on any prosecution now pending, or any decision. It will not affect the decision in respect of that particular prosecution.

• 1020

Mr. Pringle: So as I understand it then, Mr. Chairman, the Act is retroactive as far as the previous regulations are concerned but is not retroactive as far as enabling them to effect prosecutions on a retroactive basis. Is that correct?

Mr. Fleming: Yes.

Mr. Fortier: It will not have any effect on any prosecution now pending or any court decision which has been given or which will be given before the Parliament passes their legislation or after it passes the legislation. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Any other questions, gentlemen?

Clauses 2 and 3 agreed to.

Clause 1 agreed to

Title agreed to

Schedule agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fortier and Mr. Fleming. Thank you.

[Interpretation]

sées maintenant de façon à ce que soient protégées les poursuites à venir?

M. Fortier: Ce Bill, une fois devenu loi, n'aura d'autre effet, monsieur, que celui d'autoriser pleinement le ministère des Transports à continuer à mettre en application les règlements de l'air tout comme si ces règlements avaient été faits comme ils auraient dû l'être, par le ministre avec l'approbation du gouverneur en conseil. Toutefois, ces mesures législatives n'exerceront aucun effet sur les poursuites qui sont engagées en ce moment ou sur toute décision.

M. Pringle: Donc, si je comprends bien, ce Bill a un effet rétroactif en ce qui touche les règlements antérieurs mais il n'a pas cet effet avec rétroactivité pour ce qui est de permettre au ministère d'intenter des poursuites avec un effet rétroactif. Est-ce exact?

M. Fleming: Oui.

M. Fortier: Ce Bill n'exercera donc aucun effet sur toute poursuite qui est présentement engagée ou jugement qui a été rendu ou qui le sera avant ou après que le Parlement l'adopte. Merci, monsieur le président.

Le président: D'autres questions, messieurs?

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

L'annexe est adoptée.

Le président: Dois-je faire rapport du Bill?

Des voix: Oui.

Le président: Merci beaucoup monsieur Fortier et monsieur Fleming.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

LIBRARY

No. 31

AUG 10 1970

UNIVERSITY OF TORONTO

THURSDAY, JUNE 4, 1970

LE JEUDI 4 JUIN 1970

Respecting

Canadian National Railways
Pension Fund.

Concernant

Fonds de retraite des chemins de fer du
Canadien National.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*)

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*)
Thomas (*Moncton*)
Trudel (20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

PROCÈS-VERBAL

Thursday, June 4, 1970
(65)

Le jeudi 4 juin 1970

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Forget, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(12).

Other Members present: Messrs. Grills and Erré, M.P.'s.

Witnesses:— From the Retired Railway Veteran's Association, Edmonton, Alberta: Mr. C. T. Vance, President; *From the United Transportation Union, Ottawa, Ont.:* Mr. Edward H. Egan; *From the United Transportation Union, Mr. F. C. Dekoninck.*

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund. The Chairman called upon Mr. C. T. Vance to submit his brief to the Committee.

Mr. Vance was allowed to read his brief at length and was questioned thereon.

Then the Chairman thanked Mr. Vance for the evidence given and he was allowed to withdraw.

The Chairman then called Mr. Edward H. Egan who read his brief at length and was questioned thereon.

The examination of the witness being completed, the Chairman thanked Mr. Egan for the information given and he was allowed to retire.

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Forget, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(12).

Autres députés présents: MM. Gills et Serré.

Témoins: de l'Association des anciens retraités: des Chemins de fer, Edmonton (Alberta): M. C. T. Vance, président; *de la United Transportation Union, Ottawa (Ontario):* M. Edward H. Egan.

Le Comité reprend l'étude de la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada. Le président donne la parole à M. C. T. Vance qui présente son mémoire au Comité.

M. Vance reçoit l'autorisation de lire son mémoire en entier et il est ensuite interrogé.

Le président remercie M. Vance de son témoignage et lui permet de se retirer.

Le président donne ensuite la parole à M. Edward H. Egan qui lit son mémoire en entier et répond aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé, le président remercie M. Egan des renseignements fournis et lui permet de se retirer.

The Chairman then called upon Mr. F. C. Dekoninck, Chairman, Quebec Provincial Sub-Legislative Board, U.T.U., who read his brief at length and was questioned thereon.

The questioning being completed, the Chairman thanked Mr. Dekoninck who was allowed to withdraw.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m.

AFTERNOON SITTING (66)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:45 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Forget, Godin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(12).

Witnesses: From the United Transportation Union: Mr. W. G. McGregor, Canadian Legislative Representative; Mr. D. V. McDuffe, Assistant Canadian Legislative Representative; Mr. R. Deslaurier, Consultant.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. W. G. McGregor to present his brief.

Mr. McGregor, reading in part from his prepared brief, presented to Members of the Committee the views of the United Transportation Union, on the Canadian National Railways Pension Fund and he was questioned thereon.

The questioning of witnesses being concluded, the Chairman thanked them for the evidence given and they were allowed to retire.

Le président donne la parole à M. F. Dekoninck, président, sous-comité législatif provincial du Québec, U.T.U., qui lit son mémoire en entier et répond ensuite aux questions des députés.

L'interrogatoire terminé, le président remercie M. Dekoninck et lui permet de se retirer.

A 12h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (66)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 45. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Forget, Godin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Skoreyko, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(12).

Témoins: de la United Transportation Union: MM. W. G. McGregor, représentant législatif canadien; D. V. McDuffe, représentant législatif canadien adjoint; R. Deslaurier, expert consultant.

Le Comité reprend l'étude de la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président donne la parole à M. W. G. McGregor qui présente son mémoire.

M. McGregor, se référant en partie à son mémoire préparé, soumet aux membres du Comité les vues de la *United Transportation Union* sur la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il répond ensuite aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

At 6:00 p.m., the Committee adjourned until 10:00 p.m. this evening.

A 6h, la séance du Comité est levée jusqu'à 8h du soir.

EVENING SITTING
(67)

The Standing Committee on Transport and communications. reassembled at 8:15 p.m. this evening. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Forget, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East) - (8).

Witnesses: From the Sarnia Pension Committee: Mr. Robert P. Caley; Mr. E. T. Harrison and Mr. Thomas C. Smith.

The Chairman introduced Mr. E. T. Harrison who in turn introduced Mr. Caley. The witness read his brief at length and was questioned thereon.

After questioning, the Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to withdraw.

At 9:30 p.m., the Committee adjourned until 10:00 a.m. on Tuesday, June 9, 1970.

SÉANCE DU SOIR
(67)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 8h 15. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Forget, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London-Est) - (8).

Témoins: de la Sarnia Pension Committee (comité des pensions de Sarnia): MM. Robert P. Caley; E.T. Harrison et Thomas C. Smith.

Le président présente M. E.T. Harrison qui, à son tour, présente M. Caley. Le témoin lit son mémoire en entier et répond aux questions des députés.

Après l'interrogatoire, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A 9h 30, la séance du Comité est levée jusqu'à 10h du matin, le mardi 9 juin 1970.

*Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.*

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

(Recorded by Electronic Apparatus)

(Enregistrement électronique)

Thursday, June 4, 1970

Le jeudi, 4 juin 1970

• 1008

The Chairman: Gentlemen, we have five briefs for consideration today. To start with this morning, I shall call upon Mr. Vance, President of Branch No. 7, Retired Railway Veteran's Association. Mr. Vance, will you come forward please? I imagine most of you have Mr. Vance's brief which I will now ask him to read.

Mr. C. T. Vance (President, Branch No. 7, Retired Railway Veteran's Association): Mr. Chairman, officers and members of your Committee, this brief is addressed to the Prime Minister and to Mr. Lessard, Chairman of this Committee.

This brief will undoubtedly act as a preamble for correspondence and facts that may be produced at a later date as a result of a mass rally held in the city of Edmonton for the purpose of arriving at a solution in the administration of the Canadian National Railway pension fund.

• 1010

It would be proper to state that the fund, since its inception, now exceeds \$1.5 billion and is increasing every month. Ironically, however, the labour force continues to dwindle in number and, as a result, contributors. So far as employees are concerned, they have dropped from well over 100,000 people to approximately 75,000 at the present time. This number will continue to drop because of the ever-increasing technological advancements in the transportation and communication industries.

In the very beginning, namely 1922, the late Sir Henry Thornton had become President of the Canadian National Railways and he advised the government, the Board of Directors and the labour organization that a pension plan should be started. They reached an agreement and, in substance, it said that employees entering the service of the Canadian National Railways would be permitted 1 per cent of the best 10 consecutive years multiplied by the number of years of service. In 1929 there was a slight

Le président: Messieurs, nous avons cinq mémoires pour étude aujourd'hui et pour commencer je demanderais à M. Vance, président du local no. 7, de l'Association des cheminots à la retraite de bien vouloir venir à l'avant et nous lire son mémoire. La plupart d'entre vous avez le mémoire que doit présenter M. Vance.

M. C. T. Vance (président du local no 7, Association des cheminots à la retraite): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, le présent mémoire est adressé évidemment au premier ministre et à M. Lessard en sa qualité de président de votre Comité.

Le mémoire servira sans doute de préambule à la correspondance et aux faits qui seront présentés à une date ultérieure, à la suite d'un ralliement qui a eu lieu à Edmonton en vue d'en arriver à une solution pour l'administration de la caisse de retraite des chemins de fer nationaux du Canada.

Il serait bon de dire que la caisse, depuis sa création, a accumulé plus d'un milliard et demi de dollars et ne cesse d'augmenter de mois en mois. Toutefois, il est assez ironique de constater que la force ouvrière diminue constamment et par conséquent le nombre des cotisants. Le nombre d'employés est passé de plus de 100,000 personnes à environ 75,000 à l'heure actuelle. Ce chiffre continuera à baisser en raison des progrès techniques sans cesse croissant dans les industries des transports et des communications.

Au tout début, soit en 1922, feu Sir Henry Thornton était président des chemins de fer du Canadien National et avait indiqué au gouvernement, au conseil d'administration de même qu'aux organisations syndicales qu'un régime de pension devrait être instauré. On en est arrivé à un accord et voici en substance, ce qu'il disait: les employés qui entraient au service des chemins de fer du Canadien National auraient droit à 1 p. 100 des 10 meilleures années consécutives de service multiplié par le nombre

[Text]

change. In 1934 the labour organizations insisted that a contributory plan be put into force. This was agreed upon effective January 1, 1935, and the pamphlet of January 1, 1935 indicates, and I quote:

The Company will match the employees' contributions dollar for dollar up to 5 per cent of the employees' compensation and will accrue interest compounded yearly upon the employees' voluntary contributions.

There was a further reservation that the employee would be permitted to contribute up to and including 10 per cent, but the railway would not agree to match it beyond 5 per cent.

The Canadian National failed to abide by the agreement and did not match the employee's contribution until an employee actually retired. Then and only then did they meet his contribution. As a result there is a tremendous deficit in the Pension Fund of \$675 million. Had they lived up to their agreement no such deficit would exist.

The major pension plan of the Canadian National is known as Plan II. This plan created in 1952 does not provide for matching Company contributions, as did the 1935 plan. At the insistence of the Canadian National it is integrated with the Canada Pension Plan, a plan subscribing to the matching contribution principle, and the Company is not required to contribute any specific amount other than the cost of administration.

● 1015

It should be further noted that the plan was changed again in 1952, in 1959, and again in 1962, and nowhere will you find where the retired employee is mentioned. It would appear that the labour representatives on the Canadian National Pension Board, being outnumbered four to three, made no attempt to cover matters affecting the retired people, nor have they up until the present time made any such effort. The earliest record that we know of that is in writing was July, 1969. Prior to that there appears to be nothing at all. This would lead us to believe that the employees as well as the officers were interested in feathering their nest, overlooking the fact there are several millions of dollars in the Pension Fund that belongs to the retired veteran, who never has been considered.

[Interpretation]

d'années de service. En 1929, il y eut une légère modification; en 1934, les syndicats ont insisté pour qu'un régime de contribution soit mis en vigueur. Ce régime a donc été mis en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1935 et la brochure du 1^{er} janvier 1935 indique ce qui suit et je cite:

«La Compagnie donnera une part égale à la contribution de l'employé jusqu'à un maximum de 5 p. 100 de la compensation de l'employé et accumulera des intérêts composés chaque année sur la contribution bénévole des employés.»

Il y avait une disposition supplémentaire à l'effet que l'employé pourrait contribuer jusqu'à un maximum de 10 p. 100 inclusivement mais les chemins de fer ne contribueraient pas au-delà de 5 p. 100.

Le Canadien National ne s'en est pas tenu à l'accord et n'a pas versé une somme égale à la contribution de l'employé jusqu'à ce que l'employé effectivement prenait sa retraite. C'est seulement à ce moment-là que la compagnie versait la part égale à la contribution. Par conséquent, il y a un déficit de \$675 millions dans la caisse de pension de retraite. Si les chemins de fer s'en étaient tenus à l'entente, aucun déficit de ce genre n'existerait aujourd'hui.

Le régime principal de pension du National-Canadien est connu sous le nom de Plan II. Ce régime, créé en 1952, ne prévoit pas une contribution égale de la part de la compagnie comme le faisait le régime de 1935. Sur l'insistance du National-Canadien, il est intégré au régime de pensions du Canada, un régime qui souscrit au principe de la contribution égale. La compagnie n'est donc pas tenue de contribuer un montant différent de celui que le coût d'administration.

Notons d'autre part que le régime a connu de nombreux changements en 1952, en 1959 et en 1962. Nulle part ne trouverez-vous un endroit où l'on mentionne l'employé à sa retraite. Il semble donc que les représentants syndicaux qui font partie de la commission de pension du Canadien National, étant donné qu'ils sont que trois contre quatre de la direction, n'ont fait aucune tentative pour étudier les questions touchant les retraités. Le premier dossier que nous connaissons sur cette question est daté de juillet 1969. Avant cette date, il ne semble y avoir rien du tout. Ce qui nous mène à croire que les employés ainsi que le fonctionnaire n'étaient intéressés qu'à leur propre sort, négligeant le fait qu'il y a plusieurs millions de dollars dans la caisse de pension qui appartiennent aux anciens retraités dont on n'a jamais tenu compte.

[Texte]

In the early nineteen hundred and sixties legislation was passed by the federal government under the Right Honourable John G. Diefenbaker that the Railway Company must match the employee's contribution. Then a plan was set in motion by the officers of the railway whereby the Railway lobby was successful in getting the government to agree to allow the Railway 60 years to pay back their debt. We understand the Canadian Pacific must pay their debt back in 25 years. This looks like a pretty comfortable arrangement for the Canadian National.

There is no question that if both parties to the retirement agreement had lived up to it, the interest of and the present money would pay for the complete operation of this plan, and we challenge anyone to deny this statement.

In 1966, the Canadian National integrated the plan with the Canada Pension Plan. Previously the labour organization had been insisting constantly the fund was sufficiently large enough to provide a credit of at least 1½ per cent for each year of service, this without increasing the contribution. Despite denials and refusals by the Railway, when it was in their interest to integrate the plan the fund overnight became large enough to provide a credit of 1½ per cent per year for all years of service prior to 1966. However, this credit did not apply to the pensioner, even though a good portion of the fund was in existence from contributions made by him, and the years being credited with ½ per cent were for identical years to his—years when in many cases his credit was 1 per cent or 1¼ percent.

It is noteworthy that from 1952 to 1959 the employee contributed 5 per cent of his earnings. For this he received a credit of 1 per cent for the first 20 years, 1¼ per cent for the next 10 years, and 1 per cent for all remaining years.

In 1959 the employee's contribution became 5¼ per cent of his earnings. For this he received a credit of 1¼ per cent for his first 30 years and 1½ per cent for all remaining years.

In 1966, when the plan was integrated with the Canada Pension Plan, the employee's contribution on the Company's portion of the plan was reduced to 5 per cent. Despite an identical contribution to the years 1952 to 1959 the plan was not as good. The credit does not exceed the 1 per cent, as it did from 1952 to 1959, even though during those years the fund grew despite the higher benefits. True, on earnings in excess of the maximum amount of the CPP (\$5,000 in 1966)

[Interprétation]

Au début des années '60, une mesure législative a été adoptée par le gouvernement fédéral dirigé par le très honorable John G. Diefenbaker à l'effet que la compagnie de chemins de fer devait verser une part égale à la cotisation de l'employé. C'est alors qu'un régime a été mis en branle par les fonctionnaires du chemin de fer où le «lobby» des chemins de fer a réussi à obtenir que le gouvernement donne aux chemins de fer une période de 60 ans pour rembourser leurs dettes. Nous croyons savoir que le Pacifique-Canadien doit remettre sa dette dans 25 ans. Il semble que cet arrangement soit très favorable au Canadien-National.

Il ne fait aucun doute que si les deux parties de l'entente sur la retraite s'en étaient tenues à l'accord, l'intérêt de l'argent actuel suffirait à payer tous les frais d'administration de ce régime. Nous défions qui que ce soit de nier cette déclaration.

En 1966, le Canadien-National a intégré le régime au régime de pensions du Canada. Auparavant, les syndicats déclaraient constamment que la caisse était suffisamment bien pourvue pour prévoir un crédit d'au moins 1½ p. 100 pour chaque année de service et ceci, sans augmenter la cotisation. Malgré les refus des chemins de fer, lorsqu'il était dans leur intérêt d'intégrer le régime, du jour au lendemain, la caisse devenait suffisamment pourvue pour prévoir un crédit de 1½ p. 100 par année pour toutes les années de service antérieures à 1966. Toutefois, ce crédit ne s'appliquait pas aux retraités même si une bonne part de la caisse provenait de cotisations et de contributions faites par les retraités et les années créditées à 1½ p. 100 étaient identiques aux années pendant lesquelles son crédit était de 1 p. 100 ou de 1¼ p. 100.

Il est intéressant de noter que de 1952 à 1959, les employés ont contribué 5 p. 100 de leur revenu. Pour cela, ils recevaient un crédit de 1 p. 100 pour les 20 premières années, 1¼ p. 100 pour les 10 années subséquentes et 1½ p. 100 pour toutes les années additionnelles.

En 1959, la contribution des employés a été portée à 5¼ p. 100 de leurs revenus. Pour cela, ils avaient un crédit de 1¼ p. 100 pour les 30 premières années et 1½ p. 100 pour toutes les années additionnelles.

En 1966, lorsque le régime a été intégré au régime de pensions du Canada, les contributions des employés à la partie du régime appartenant à la compagnie a été réduite à 5 p. 100. En dépit d'une contribution identique à celle des années 1952 à 1959, le régime n'était pas aussi avantageux. Le crédit ne va pas au-delà de 1 p. 100 comme c'était le cas de 1952 à 1959 bien que pendant cette période, la caisse ait accumulé des fonds en dépit de prestations plus

[Text]

a credit of 1½ per cent is given, but for this a contribution of 6½ per cent is deducted even though this same credit was previously available for a lesser contribution.

● 1020

Dealing with the Pension Plan, if the information we have is correct, votes are not taken on the Pension Board. It is a matter of the Railway bringing in a proposition, laying it in front of labour representatives and saying, "That is it; take it or leave it". And when suggestions are made by the employees recommending change the Railway immediately bring out the so-called deficit which they created and they suggest to the employees that if they want to pay more then certain changes "might" be made. We believe it is essential that the Pension Board become a decision-making Board, rather than function strictly as an advisory type of Board.

During the past two years the railway temporarily has introduced early retirement schemes designed to encourage the over 55 age bracket to take their pension. Particularly on the most recent occasion, this has not been done on a fair and impartial basis. There are numerous instances of employees being turned down, even though there are laid off workers available in his occupation. While the money used for the scheme is not drawn from the pension fund, it appears obvious that the railway has money available for pensions whenever they consider it in their best interests. We suggest this money be placed in the pension fund in future, and arrangements made to use it in a more equitable, fair and impartial manner.

As workers in a Crown corporation, we know of no reason that we should continue to receive pension plans inferior to that granted federal civil service employees.

Our committee suggests to your Standing Committee on Transportation and Communication that the following items be considered:

(a) An escalation clause attached to all pensions to be reviewed every three months.

(b) A definite increase for all people on pensions up to an including July 1, 1962.

[Interpretation]

élevées. Il est vrai que pour les revenus dépassant la somme maximum du RPC soit \$5,000 en 1966, on accorde un crédit de 1½ p. 100 mais pour cela, on retient une contribution ou une cotisation de 6½ p. 100 même si auparavant le même crédit était accordé pour une contribution moindre.

En ce qui concerne le régime de pension, si les renseignements que nous avons sont exacts, il n'est pas question de prendre le vote au sein de la commission de pension. Les chemins de fer font simplement une proposition, la présentent aux représentants syndicaux et leur disent: «voici les faits, c'est à prendre ou à laisser». Lorsque des employés recommandent des changements, la compagnie sort la question du déficit qu'elle a elle-même créé et dit aux employés que s'ils veulent des changements ils devront en payer le prix. Nous croyons qu'il est essentiel que la Commission de pensions devienne un organe de décision plutôt qu'à être tout simplement un organisme consultatif.

Au cours des deux dernières années, le chemin de fer a provisoirement présenté un plan de retraite anticipée afin d'encourager ceux qui ont plus de 55 ans, à prendre leur retraite. Surtout récemment, ceci ne s'est pas fait de façon impartiale et juste. Plusieurs employés se sont vu refuser la pension, même s'il existe des employés mis en disponibilité dans le même genre d'emploi. En dépit du fait que l'argent versé à cette fin ne vient pas de la Caisse de pension de retraite il semble évident que les chemins de fer disposent de fonds pour les régimes de pension lorsqu'ils considèrent qu'il est dans son intérêt de le faire. Nous suggérons donc que cet argent soit placé dans la Caisse de pension, à l'avenir, et qu'on l'emploie d'une façon beaucoup plus équitable, juste et impartiale.

En tant que travailleurs pour une société de Couronne, nous ne voyons pas pourquoi nous devrions continuer à bénéficier d'un régime de pensions inférieur à celui qu'on accorde aux fonctionnaires fédéraux.

Notre Comité suggère à votre Comité permanent des Transports et des Communications que l'on étudie les questions suivantes:

a) une disposition d'escalade pour toutes les pensions à être révisées tous les trois mois.

b) une augmentation précise pour tous les pensionnés à compter du 1^{er} juillet 1962 inclusivement.

[Texte]

(c) That interest be paid on all contributions equivalent to that presently being paid by a majority of the trust companies in Canada.

(d) Widow's allowance to be increased to 75 per cent.

May we take this opportunity of thanking you and our Committee, Mr. Lessard. We are confident that you will weigh all the submissions carefully and arrive at a favourable decision.

This is signed by myself.

The Chairman: Thank you very much, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Vance, in listening to your brief I get the impression that you are not too dissatisfied with the 1935 plan other than the fact that you point out that \$675 million should have been contributed by the railway on an annual basis and earning interest. But, basically, I would take it that you think the 1935 plan was a better plan than the 1952 plan for the employees?

Mr. Vance: I would not say that, Mr. Thomas. I could say that they had the railway company matched our funds as we contributed twice a month, it would have been very acceptable. Naturally it would require some changes and would progress, I hope, as we all attempt to do from time to time, when changes are necessary.

Mr. Thomas (Moncton): But is not the key difference in the two plans the fact that theoretically the 1935 plan could provide larger pensions because there is a provision in there to increase the pensions according to the interest earned on the contributions? So in effect a pension could go up as interest earned in the fund went up. In other words, in the 1952 plan the Company agrees to pay a per cent of the pension regardless where the money is provided from. So regardless how they earn the money they still guarantee to pay you the fixed pension.

1025

Mr. Vance: They guarantee it, Mr. Thomas, because of the fact there is a provision in the 1935 agreement to the amount of interest and that sort of thing.

[Interprétation]

c) que les intérêts soient payés sur toute cotisation équivalente à celle qui est payée à l'heure actuelle par la plupart des compagnies de fiducie au Canada.

d) que les allocations aux veuves soient portées à 75 p. 100.

Permettez-nous de vous remercier, vous et votre Comité, monsieur Lessard. Nous avons confiance que vous soupeserez attentivement toutes les présentations de façon à en arriver à une décision favorable. Le mémoire porte ma signature.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président. Monsieur Vance, en écoutant la présentation de votre mémoire, j'ai l'impression que vous n'êtes pas trop mécontent du régime de 1935, sauf que la somme de \$675 millions aurait dû être versée par les chemins de fer sous forme de contributions annuelles et aurait dû accumuler des intérêts. Mais au fond, j'ai l'impression que vous considérez le régime de 1935 comme étant plus avantageux que celui de 1952.

M. Vance: Je ne dirais pas cela, monsieur Thomas. Je dirais plutôt que si la compagnie de chemins de fer avait versé une somme égale à nos contributions deux fois par mois, comme nous le faisons, ce régime aurait été très acceptable. Évidemment, certains changements seraient nécessaires et le régime ferait des progrès, je l'espère, comme c'est le cas de tout le monde, de temps à autre, lorsque des changements s'imposent.

M. Thomas (Moncton): Oui. Mais est-ce que la différence clé entre les deux régimes n'est pas justement le fait, qu'en principe, le régime de 1935 pouvait prévoir une plus grande pension, car on y avait inclus une certaine disposition d'après laquelle les pensions augmenteraient proportionnellement aux intérêts perçus sur les cotisations? De sorte qu'une pension pouvait augmenter à mesure que les intérêts de la caisse augmentaient. En d'autres termes, dans le régime de 1952, la compagnie s'engage à payer une partie de la pension peu importe d'où viennent les fonds. De sorte que, peu importe la façon dont la compagnie recueille l'argent, elle vous garantit une pension fixe.

M. Vance: La compagnie le garantit, monsieur Thomas, en raison du fait qu'il y a une disposition dans l'accord de 1935, quant aux intérêts accumulés etc.

[Text]

Perhaps many of you sitting at this table would know little or nothing about the agreement entered into in 1934, effective January 1, 1935. So I would take from that that we have some knowledge. I am speaking now of myself because I worked at that time and I know a little about what brought it about and what changes were suggested. The labour organizations were requested as early as 1926 to bring in a contributory plan because we realized then that the amount of money was not sufficiently large enough to take care of people who were retiring. That was the main reason for attempting to improve it.

Mr. Thomas (Moncton): Were the changes in Plan II, which was created in 1952, made through representations of the union or mainly at the insistence of the Company? Was it the company that wanted the change in the plan or was it the union, and what procedure was followed? Did the Company just say here is the plan, and the union representatives were voted down on the board and that was it, and there was really no bargaining?

Mr. Vance: That hardly would be correct, Mr. Thomas, I think you would have to agree that the answer would be that by constant probing and prodding certain changes were requested by the labour organizations and they, being the people who ordinarily would sit and hear these complaints, I naturally would have to assume that they were the people who were told eventually that consideration would be given to changes recommended by the organizations.

Mr. Thomas (Moncton): Yet, Mr. Vance, in your top paragraph on page 2 you seem to make the statement that the labour representatives being outnumbered four to three were outvoted and that actually any changes made were forced upon them. You make the statement also that the pensioners' interests were not looked after. Now this same statement was made Tuesday by another gentleman representing a pensioners' organization. This is what disturbs me a bit. From the evidence in these two briefs it seems you are saying that in effect the employees have very little say because they always are outvoted. Is this what you are inferring?

Mr. Vance: They always have been outvoted on the Pension Board, Mr. Thomas. But let me say that it is not the Pension Board that makes the decision. The people who make the decisions affecting the money of this railway are the board of directors, over which we have no control.

[Interpretation]

Sans doute que plusieurs d'entre vous connaissent très peu ou même pas du tout, le contrat ayant été conclu en 1934, et entrant en vigueur le 1^{er} janvier 1935. J'en conclurais donc que nous avons une certaine connaissance et je parle maintenant de moi-même car je travaillais en ce temps-là et je connais un peu tout de même les circonstances qui entouraient cette décision et quels changements ont été suggérés. Dès 1926, les syndicats avaient été priés de mettre au point un régime de contributions, car nous savions à ce moment-là qu'il n'y avait pas suffisamment de fonds pour prévoir la retraite des employés. C'est la raison principale qui nous a poussé à essayer de l'améliorer.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que les changements principaux apportés au Plan qui a été inauguré en 1952, ont été formulés par les instances des syndicats ou plutôt à la demande de la compagnie? Qui des deux voulait changer le régime, est-ce la compagnie ou les syndicats et quelle procédure a-t-on suivie? Est-ce que la compagnie a tout simplement dit: Voici le régime et les représentants syndicaux l'ont adopté, point c'est tout, sans négociations?

M. Vance: Non, ce n'est pas tout à fait juste, monsieur Thomas. A la suite d'instances et de pressions, les syndicats ont demandé certaines modifications et comme il s'agissait des personnes qui recevraient les griefs, alors je dois donc supposer qu'il s'agit des mêmes personnes à qui l'on a dit éventuellement qu'on prendrait en considération les changements proposés par les syndicats.

M. Thomas (Moncton): Mais au premier paragraphe de la page 2, de votre présentation, monsieur Vance, vous semblez dire qu'étant donné qu'il y en avait quatre représentants patronaux pour trois représentants syndicaux, les changements ont été imposés aux syndicats. Vous avez dit aussi qu'on ne s'occupait pas des intérêts des retraités. La même chose a été dite, mardi, par quelqu'un qui représentait les pensionnés. C'est ce qui me préoccupe quelque peu. D'après le mémoire, que vous semblez dire, c'est qu'en fait, les employés n'ont que très peu à dire, étant donné qu'ils sont en nombre inférieur à la Commission de pensions. C'est bien ce que vous voulez dire?

M. Vance: Ils ont toujours été en nombre inférieur à la Commission des pensions. Néanmoins, laissez-moi ajouter que ce n'est pas la Commission des pensions qui arrête les décisions. Les décisions intéressant les fonds de la compagnie des chemins de fer émanent du Conseil d'administration, sur lequel nous n'exercions aucun contrôle.

te]

Mr. Thomas (Moncton): This is what I was trying to say, Mr. Vance. So in effect you are saying regardless of pension board decisions when it comes time to make a final decision on the disposition of the funds this is entirely in the hands of the directors of the Company?

Mr. Vance: Well, would you say that four to three is always a fair and an equitable distribution of decisions?

Mr. Thomas (Moncton): I am not making any statement at all, Mr. Vance, I am just trying to clarify my statement in my own mind. Are you saying that the effect the Company has the final decision?

Mr. Vance: That is true, Mr. Thomas; you are quite right in making that assumption.

Mr. Thomas (Moncton): I am just trying to get the facts straight in my own mind.

This being the case—as I say, we also have had other commissions to the effect that the pensioners feel their interests are not really being looked after under the present setup—have you any suggestions as to what changes should be made in the pension board to give the pensioners a better shake?

030

Mr. Vance: I have said in my brief, Mr. Thomas, and have said publicly at meetings that in my humble opinion the simple method might be to add a retired railway veteran to the Pension Board and that will give an equal number, four from the railway company, three from labour, and one from the pension people and that an independent chairman be chosen who has no interest in the railway and no interest in labour and that the two people should agree on that man, if it is possible. If there were failure to agree, then government would naturally appoint a chairman.

Mr. Thomas (Moncton): So your suggestion, Mr. Vance, is a board of eight people?

Mr. Vance: That is right, instead of seven it would be eight.

Mr. Thomas (Moncton): And then an independent chairman?

Mr. Vance: Right.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, in effect, a board of nine people. Is that what you are suggesting?

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): C'est précisément là où je voulais en venir. Indépendamment des décisions de la Commission des pensions, lorsque vient le moment d'arrêter une décision sur la disposition de la Caisse, cela dépend uniquement de la compagnie, n'est-ce pas?

M. Vance: Diriez-vous qu'une représentation de 4 contre 3, est une formule de décision équitable?

M. Thomas (Moncton): Je ne me prononce pas là-dessus, monsieur Vance. J'essaie simplement de préciser votre déclaration. Vous dites que la compagnie a le dernier mot au sujet des pensions?

M. Vance: C'est tout à fait vrai, monsieur Thomas. Vous avez tout à fait raison de faire cette supposition.

M. Thomas (Moncton): J'essaie simplement de connaître les faits.

Ceci dit, d'après d'autres présentations selon lesquelles les pensionnés estimaient que leurs intérêts n'étaient vraiment pas bien représentés dans la structure actuelle, avez-vous des propositions à faire quant aux changements qui devraient être apportés à la Commission?

M. Vance: Dans mon mémoire aussi bien que dans des déclarations publiques, j'ai dit, monsieur Thomas, qu'à mon humble avis, il s'agirait tout simplement d'ajouter un employé des chemins de fer à la retraite à la Commission de pensions pour obtenir un nombre égal, quatre de la compagnie de chemins de fer, trois du syndicat et l'un du côté des gens qui sont mis à leur pension, et qu'on choisisse un président indépendant qui n'est aucunement intéressé aux chemins de fer, au syndicat, et que les deux personnes s'entendent sur le choix de ce président, si possible. Sinon, ce sera au gouvernement de désigner le président.

M. Thomas (Moncton): Vous suggérez donc une commission de huit personnes, monsieur Vance?

M. Vance: C'est exact. Au lieu d'être sept ils seraient huit.

M. Thomas (Moncton): Et un président indépendant?

M. Vance: Oui.

M. Thomas (Moncton): En d'autres mots, une commission de neuf personnes, est-ce là ce que vous suggérez?

[Text]

Mr. Vance: That is right, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Turning to another point just briefly, this has always interested me because I have had employees complain to me about this early retirement policy . . .

Mr. Vance: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): . . . that the railway has started to emphasize in the last two or three years. Just what recourse does the employee have? Does he have any recourse if the company advises him that he is on the list to take his pension early? Does he have any recourse to anyone if he wants to protest this or what is the procedure?

Mr. Vance: Of course, Mr. Thomas, the usual procedure is that approximately six months prior to his retirement date he is notified by the Pension Board he is approaching retirement; he is supplied with forms from the Pension Department; he is asked to fill those forms in and to return them and the Board will meet prior to the date, they hope, of his retirement and they will review his entire case. If there is any dispute in connection with time that they may want to deduct that will be discussed and they will decide whether or not he is entitled to it. Finally, they supply him with a list of information relating to the years of service he has with the railway company and they will give him a very close figure as to about what his pension will amount to. He must fill that in and sign it and then there is usually the usual request that he be permitted to either have his cheque sent to a bank, sent to his home and this sort of thing. Then they want to know from him what deductions are to be made from his cheque, such as, health plans, Blue Cross, and in Quebec other arrangements such as you have there. These things are mentioned and then the Canadian National cheque that is submitted to the retired person indicates on the back what the deductions are, the number of them. Any former employee knows exactly what is being deducted from his cheque.

Mr. Thomas (Moncton): Is the retirement optional or does one have to accept the retirement or can he stay on?

• 1035

Mr. Vance: Oh, no. There have been a few exceptions, Mr. Thomas. Usually people sitting in advisory capacities and that sort of thing, people who they felt they could use, and more particularly in war time.

[Interpretation]

M. Vance: Précisément, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Parlons maintenant brièvement d'un autre sujet qui m'a toujours intéressé les employés se sont plaints de cette politique de retraite prématurée . . .

M. Vance: Oui.

M. Thomas (Moncton): . . . à laquelle les chemins de fer ont commencé à donner de l'importance cours des deux ou trois dernières années. Quel recours a au juste l'employé dans ce domaine? Si la compagnie le prévient qu'il doit prendre sa retraite à tel terme a-t-il un recours quelconque? Peut-il protester? Quelle est la procédure?

M. Vance: La procédure normale veut qu'environ six mois avant la date de la retraite, la Commission des pensions le prévienne qu'il s'approche de cette date; elle lui fournisse les formules pertinentes; elle lui demande de remplir ces formules et de les lui retourner à la date et lui signale qu'elle reverra son cas à cette date. S'il y a désaccord au sujet de la période, si l'on veut déduire, on décidera éventuellement si ou non il y a droit. Enfin, on lui fournit une liste de renseignements qui se rapportent à ses années de service et on lui donne un chiffre qui reflète fidèlement le montant auquel s'élèvera sa pension. Il doit compléter ces formules, les signer puis, habituellement, il demande que son chèque soit envoyé à la banque ou à son domicile, ainsi de suite. On lui indique les déductions qui seront à faire sur son chèque comme le régime de santé, Croix bleue, Québec, les autres dispositions qui s'imposent. Les déductions figurent sur l'endos du chèque émis par le CN de sorte que tout retraité connaît exactement le montant des déductions qui sont faites.

M. Thomas (Moncton): Cette retraite est-elle facultative ou obligatoire?

M. Vance: Il y a eu quelques exceptions, monsieur Thomas. Des personnes qui occupaient des postes consultatifs, des gens dont les services étaient nécessaires plus particulièrement en temps de guerre.

[Texte]

There have been a few but very few people went beyond the retirement age of 65.

Mr. Thomas (Moncton): I have a further short question, Mr. Chairman. On page 3, subsection (b), you state among your recommendations: A definite increase for all people on pensions, and so on. Have you thought out what you mean by a definite increase? Is it something based on the cost of living, or just what did you have in mind, Mr. Vance?

Mr. Vance: I have in mind, Mr. Thomas—and I am using a guideline that had been set up by the government for civil servants which I think has a fairly sound basis—from 2 percent to 40 per cent. I think Mr. Thomas I should say to you that we have a number of people on pension and at the moment I can think of one in the City of Calgary who enjoys a pension of \$10.82 a month. We have 388 people who are drawing less than \$25 a month, we have hundreds who are drawing less than \$50 a month. I think these people are in need of immediate attention. They should have some consideration and from this very place.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Vance, those are all the questions I have.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Vance, are you a retired employee of the CNR?

Mr. Vance: Yes, sir, I am.

Mr. Trudel: Have you been retired for many years?

Mr. Vance: Oh, I had the misfortune, sir—I did not get your name, sir . . .

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Trudel is my name.

Mr. Vance: Mr. Trudel, I had the misfortune of having a heart attack when I was 61 years of age so I have been retired since September 25, 1961 and my pension date of retirement is February 1962.

Mr. Trudel: Before I put any more questions to you, Mr. Vance, let me tell you that I agree with your representations and I am sympathetic but I am just

[Interprétation]

eu quelques exceptions, mais très peu de gens ont dépassé 65 ans.

M. Thomas (Moncton): J'ai une autre question assez brève. A la page 3, paragraphe (b), vous faites entre autres recommandations la suivante: une augmentation nette pour tous les gens qui sont à leur pension, etc. Avez-vous pensé à ce que vous entendez au juste par une augmentation nette. Est-ce quelque chose qui se fonde sur le coût de la vie, ou autre chose que vous aviez à l'esprit, monsieur Vance?

M. Vance: J'ai à l'esprit, monsieur Thomas et j'utilise ici un principe directeur qui a été établi par le gouvernement pour les fonctionnaires et je crois donc que ce principe est simple—de deux à 40 p. 100. Je dois vous signaler, monsieur Thomas, que nous avons un certain nombre de retraités, je songe à l'un d'eux qui réside à Calgary, qui jouit d'une pension de \$10.82 par mois. Nous avons 388 retraités qui touchent moins de \$25 par mois, nous avons des centaines de retraités qui retirent moins de \$50 par mois. Ces gens, il va sans dire, ont besoin qu'on s'occupe d'eux immédiatement.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur Vance. J'ai terminé.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Vance êtes-vous, vous-même, un retraité du CN?

M. Vance: Oui, monsieur, je le suis.

M. Trudel: Depuis combien d'années êtes-vous à votre retraite?

M. Vance: C'est-à-dire que j'ai eu, monsieur, le malheur,—je ne me souviens pas de votre nom . . .

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Trudel est mon nom.

M. Vance: Monsieur Trudel, j'ai eu le malheur d'avoir une crise cardiaque quand j'avais 61 ans et je suis donc à la retraite depuis le 25 septembre 1961 et la date d'échéance de ma pension de retraite est février 1962.

M. Trudel: Avant d'aller plus loin, laissez-moi vous dire, monsieur Vance, que je suis en accord avec vos représentations à l'égard desquelles je suis favorablement

[Text]

trying to find out some information, or some way that we could possibly relieve the situations that you have mentioned. Do you feel that by changing the composition of the Board that the membership that is now participating in the building up of these funds would have a different attitude towards the people who are already retired?

Mr. Vance: Mr. Trudel, I think in fairness to everyone, and we will bear this in mind, the labour organizations, make no mistake about it, are not altogether to blame you know; far from it. They attempt in my opinion, to do a very good job but there is, perhaps, something that may distract their attention slightly. We will say for a moment that the railway companies have additional moneys that can be used and they may approach the people who are on the Pension Board and suggest to them that certain changes might be made. If they talk about the retired people there is usually just a bit of a rub, indicating it might—they do not come out flat footed and say there will be...there might be an added cost. The moment that happens, if you were holding an elective office such as you are at the present moment, I think that human nature is such that you would perhaps lean towards the fellow who is going to elect you rather than the fellow who has no effect. As a result, the fellow who is retired is perhaps left sitting on the fence. This is why I have felt that some representation had to be made to correct that situation.

● 1040

Mr. Trudel: Mr. Vance and Mr. Chairman, when I posed the question I do not believe that I mentioned the labour organization. What I said was the membership of the unions, the participating members who are now paying direct contributions. It was my intent at that time to get your opinion on their reaction to the elective bodies who are now representing them.

Mr. Vance: I would have to say, Mr. Trudel, in fairness to everyone concerned in order to get this thing out into the open and in order to have some say in what is taking place, it should be placed in the hands of labour organizations which will include a retired person and make it a negotiable arrangement for everyone concerned so we will know exactly where we are going and why. Yes, there will be dissatisfaction with a few, there is always a little dissatisfaction. The good Lord could not satisfy everybody so I doubt seriously that labour would be able to do that, but I think it would be a step in the direction of correcting a bad situation.

[Interpretation]

disposé et que je n'essaie ici que de me renseigner sur la façon dont on pourrait remédier à la situation que vous avez décrite. Croyez-vous qu'en changeant la composition de la commission, les gens qui contribuent à constituer ces fonds manifesteraient une attitude différente à l'égard des retraités?

M. Vance: Monsieur Trudel, je dois vous dire toute justice que les syndicats ne sont pas entièrement à blâmer, loin de là. Ils essaient de faire du bon travail mais il y a peut-être certains facteurs qui les en empêchent. Disons, pour le moment que les compagnies des chemins de fer ont des sommes additionnelles qui pourraient être utilisées et qu'elles pourraient suggérer aux membres de la commission des pensées d'apporter certaines modifications. S'ils parlent de retraités, il y a habituellement juste un petit peu de friction, indiquant qu'il pourrait y avoir—on ne le voit pas ouvertement...il pourrait y avoir des frictions supplémentaires. Du moment que ces frictions produisent, si vous occupiez un poste élu tel que vous le faites en ce moment, il ne serait que naturel de vous ranger du côté de celui qui vous a élu plutôt que du côté de celui qui n'influence pas votre destin. Résultat: on néglige le retraité. Aussi ai-je jugé utile de faire à ce sujet certaines représentations pour corriger cette situation.

M. Trudel: Monsieur Vance, et vous, monsieur président, quand j'ai posé la question, je ne me souviens pas d'avoir mentionné les syndicats. J'ai parlé des membres des syndicats, c'est-à-dire des membres participants qui contribuent directement au fonds de pension. Je voulais obtenir votre opinion quant à leurs réactions à cet organisme élu qui les représente présentement.

M. Vance: En toute justice à l'égard des intéressés, je dois dire, monsieur Trudel, qu'il faudrait si on veut que tout le monde ait son mot à dire dans cette affaire, qu'elle soit placée dans les mains des syndicats qui comprendraient une personne à la retraite et faire une disposition négociable pour tous les intéressés de façon à ce que nous sachions exactement où nous allons et pourquoi. Bien sûr, certains seraient mécontents, il y en a toujours qui sont mécontents. Dieu lui-même ne peut satisfaire tout le monde et il est doute fort que le syndicat y parviendra, mais je crois que ce sera une mesure propre à corriger une mauvaise situation.

[Texte]

Mr. Trudel: Mr. Vance, mentioned "a few". I think there are 31,000 people retired so these people are not a few, they are several in number.

Mr. Vance: Mr. Trudel, let me tell you there are around 12,000—I am using an approximate figure—people who do not contribute 5 cents to the pension fund. You have at the moment—I am using an approximate figure now—people contributing to the pension fund that brings it in the neighbourhood of \$30 million. If the railway company matched that, it is \$60 million. The most recent figures that have been released which I do not have, Mr. Trudel, by any stretch of the imagination—the figures that I do have are a bit queer, one indicates that it cost approximately \$41 million a year, the other one indicates \$44.5 million and the third one I have indicates that it is \$46,675,000—and I am not being too critical, Mr. Trudel, it reminds me a little bit of this flat-top down in Halifax. I cannot get too close to the figures and I am not going to try, sir, because that happens to be your job.

Mr. Trudel: Let me come back to your brief, having been on a trip at sea. In one of the paragraphs you mention that the Company, and this is quite an accusation to make, has failed to abide by the agreement and did not match the employee's contribution until an employee had actually retired. Have you any proof of that, Mr. Vance?

Mr. Vance: Yes, sir, I have. If they had matched dollar for dollar as they said they would do, there would be no such thing as a deficit such as exists at the present moment, and let me say something further, Mr. Trudel. The indication is this, that when you can wipe the slate clean of \$371 million with a stroke of the pen, someone has a great deal more authority than I have, I can assure you, and this is what has happened with the pension fund. I say to you this requires immediate attention.

I am going to make a rather bold statement now and this came out in the *Financial Post*. The Canadian National Railway was not too long ago were interested in purchasing some shares which, at that time, were \$36 a share; the market dropped and they were down to \$32 a share and someone authorized the purchase of 50,000 shares, making a payment of \$1,600,000 dollars; the shares at the present moment are worth approximately \$3.75. I am not much of a mathematician, Mr. Trudel, but I can tell you, even with my poor training in figures, I think I could do that well.

[Interprétation]

M. Trudel: Monsieur Vance, vous avez parlé de «quelques». Je crois qu'il y a 31,000 retraités, il s'agit donc de plusieurs et non de quelques.

M. Vance: Je dois vous dire, monsieur Trudel, qu'il y en a environ 12,000—j'utilise un chiffre approximatif, personnes qui ne contribuent pas 5 c. au fonds de pension. Vous avez présentement—j'utilise un chiffre approximatif—des gens qui contribuent au fonds de pension lequel s'élève à environ \$30 millions. Si la compagnie de chemins de fer met autant d'argent, ce montant devient \$60 millions. Je n'ai pas les chiffres les plus récents qui ont été publiés à ce sujet, monsieur Trudel, ceux que j'ai sont plutôt étrangers: on y lit par exemple qu'il en coûte approximativement \$41 millions par année, l'autre chiffre est \$44.5 millions et un troisième parle de \$46,675,000—et je ne fais pas preuve de trop de sévérité monsieur Trudel, mais cela me rappelle le toit plat d'Halifax. Au sujet de ces chiffres, je ne saurais aller aux sources et je n'essaierai même pas car c'est là votre travail.

M. Trudel: Revenons-en à votre mémoire, après cette longue digression. Vous y mentionnez que la compagnie, et c'est une accusation assez grave, n'a pas respecté l'engagement et n'a pas contribué sa quote part tant que l'employé n'a pas été effectivement à sa retraite. Pouvez-vous prouver cet avancé, monsieur Vance?

M. Vance: Oui, monsieur je l'ai fait. Si, comme elle en avait convenu, la compagnie avait contribué dollar pour dollar à la caisse de retraite, il n'y aurait pas eu le déficit que nous accusons en ce moment. J'ajoute même, monsieur Trudel, que quand il vous est possible de rayer d'un coup de plume la somme de \$371 millions, il y a quelqu'un qui est revêtu de pouvoirs beaucoup plus étendus que je le suis, je puis vous l'assurer, et c'est exactement ce qui s'est produit à l'égard de la caisse de retraite. Je vous dis que ce point exige qu'on s'en occupe immédiatement.

Je vais maintenant me permettre une déclaration osée et qui provient du *Financial Post*. Le CN il n'y a pas très longtemps était intéressé à acheter les actions qui, vers ce temps, valaient \$36 dollars pièce; le marché a dégringolé et la valeur des actions est tombée à \$32 et quelqu'un a autorisé l'achat de 50,000 actions, pour un montant de \$1,600,000; ces actions valent présentement environ \$3.75 l'unité. Je ne suis pas très fort en mathématiques monsieur Trudel, mais je suis sûr qu'avec ma formation rudimentaire, j'aurais pu faire tout aussi bien.

[Text]

Mr. Trudel: I believe, Mr. Vance, at the present time we agree there are several people who wish they were not mathematicians according to the returns on their shares . . .

An hon. Member: Would you have the date of that Financial Post?

Mr. Vance: I beg your pardon, sir, I cannot hear you.

Mr. Horner: Would you have the date of that Financial Post you quoted?

Mr. Vance: Mr. Horner, I have read it.

Mr. Horner: I do not doubt you read it, but I would like to read it, too. That is why I am asking.

Mr. Vance: I cannot tell you the exact date but if it is of interest to you, sir . . .

Mr. Horner: It is.

Mr. Vance: . . . when I return I will attempt to get the date for you.

Mr. Horner: Thank you.

Mr. Skoberg: I wonder, if Mr. Vance would supply it to the Committee, Mr. Chairman, and then we could make it a part of the . . .

• 1045

The Chairman: Could you supply it to the Committee and then we could have it distributed among the members?

Mr. Vance: I will send it to you.

The Chairman: Yes.

Mr. Vance: If I can find it, Mr. Chairman, I would be very happy to do just that.

The Chairman: Thank you.

Mr. Trudel: I have one more question, Mr. Chairman. From your brief, Mr. Vance, you are certainly concerned, and justifiably so, about returns to either the actual employees or the retired employees—there are certain funds that are not funded at all; there are no funds . . .

[Interpretation]

M. Trudel: Je crois, monsieur Vance, qu'il y présentement un certain nombre de personnes qui souhaiteraient n'être point mathématiciens, si l'on voit ce que leur rapporte leurs actions . . .

Une voix: Quelle est la date de publication de ce numéro du Financial Post?

M. Vance: Pardon, je ne vous ai pas compris.

M. Horner: Avez-vous la date de publication de ce numéro de Financial Post auquel vous avez fait allusion?

M. Vance: Monsieur Horner, j'ai lu ce passage.

M. Horner: Je n'en doute pas, mais j'aimerais le lire également. C'est pourquoi je demande quel numéro.

M. Vance: Je ne puis vous dire exactement la date mais si vous êtes intéressé, monsieur . . .

M. Horner: Je le suis.

M. Vance: . . . j'essaierai de vous fixer sur ce point lorsque je reviendrai.

M. Horner: Merci.

M. Skoberg: Peut-être M. Vance pourrait-il donner cette date au Comité, monsieur le président, et nous pourrions annexer ce renseignement au . . .

Le président: Pourriez-vous donner cette date au Comité et nous la transmettrons ensuite aux membres?

M. Vance: Je vais vous la faire parvenir.

Le président: Oui.

M. Vance: Si je puis la retracer, je serai heureux de le faire.

Le président: Merci.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Votre mémoire, monsieur Vance, indique que vous vous préoccupez, et à juste titre, des sommes qui reviennent aux employés actuels ou aux retraités; il existe des fonds qui ne sont pas du tout investis.

[Texte]

Mr. Vance: Right.

Mr. Trudel: . . . and still provide comfortable benefits to their employees or ex-employees. In the investments, if I understood your brief correctly, you would like to participate to a larger extent in the profits created by proper investment and supervised investments.

Mr. Vance: Right.

Mr. Trudel: Would you also be willing to suffer some of the losses?

Mr. Vance: Mr. Trudel, this has never been a one-way street and I do not expect it should start now.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Vance, I think the majority of the questions have been answered by the witness at this time. I am sure all of us appreciate the method which Mr. Vance has of answering questions and the experience that he has, particularly in Western Canada, but what I would like to know—you mentioned the fact of having more representation on the advisory committee, but in effect even if you did have a majority representation—I am speaking of the employees and the retired pensioners at this time—on here and the Board of Directors who are presently the trustees of the plan still have the final say, what have you really accomplished?

Mr. Vance: Mr. Skoberg, I think in fairness to everyone we might not have accomplished all we wanted, but at least we would be in on the ground floor so we could talk to the people who are paying the way, who are making a contribution every month they live and work. I think, probably, that would be of some help, Mr. Skoberg. It may not be all of the answer, but at least it is partially the answer and it needs some attention and it cannot be done by labour. You people sitting at this table, who pass laws in this country, can make such legislation effective that will be of some benefit to the people who are interested in this fund.

Mr. Skoberg: I think you are aware, Mr. Vance, that steel workers, auto workers and teamsters all have a negotiable plan and I noticed on page 3 of your brief what you stated:

[Interprétation]

M. Vance: C'est exact.

M. Trudel: . . . et qui quand même produisent des intérêts au profit des employés. Si j'ai bien compris le sens de votre mémoire, vous seriez intéressé à réaliser des profits plus considérables fort de placements opportuns et d'investissements faits sous surveillance.

M. Vance: C'est exact.

M. Trudel: Êtes-vous également prêts à assumer certaines pertes?

M. Vance: Monsieur Trudel, je sais que quand on réalise un certain placement on s'expose à certaines pertes aussi bien qu'à certains profits.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je crois qu'on a déjà répondu à la majorité des questions que j'avais à poser. Nous approuvons tous, je crois, la façon dont M. Vance a répondu aux questions et l'expérience qu'il a acquise, particulièrement dans l'Ouest du Canada. Je n'en aimerais pas moins savoir—vous avez mentionné la question de plus amples représentations sur le comité consultatif, mais en fait même si vous aviez une représentation majoritaire—je parle des employés et des pensionnaires actuels—qui sont là et du conseil d'administration de la caisse de retraite qui ont le dernier mot, qu'auriez-vous au juste accompli?

M. Vance: Monsieur Skoberg, nous n'aurions certainement pas réalisé tous nos projets, mais en tout cas nous aurions fait sûrement un pas en avant et nous pourrions nous adresser au gens qui, chaque mois de leur vie, versent leurs contributions à la caisse de retraite. Ce serait déjà un pas dans la bonne direction, monsieur Skoberg. Ce ne serait pas toute la solution, mais ce serait une partie de la solution à ce problème qui nécessite une certaine attention et qui ne peut être résolu par le travail. Vous qui siégez à cette table, qui votez les lois de ce pays, pouvez rédiger une loi efficace qui saura profiter à ces gens qui s'intéressent à ce fonds.

M. Skoberg: Vous savez je crois Monsieur Vance que les travailleurs de l'acier, ceux de l'automobile et les conducteurs ont tous un régime qui est négociable et, pourtant, je remarque qu'à la page 3 de votre mémoire, vous déclarez:

[Text]

We believe it is essential that the Pension Board become a decision making board, rather than function strictly as an advisory type of Board.

• 1050

Are you suggesting here then this would be part of collective bargaining, or are you in favour or not in favour of making a pension plan part of the collective agreement?

Mr. Vance: Frankly, Mr. Skoberg, I am very much in favour of it becoming a negotiable arrangement. I know of no other way, at the moment, where you could meet with any amount of success. When it is negotiable I am asking labour, I am not asking, I am pleading that they put a retired man with them when negotiations are being made. That is all, sir.

Mr. Skoberg: Do you consider the present pension to be a deferred wage, in effect? In other words, if there was not a pension paid, do you consider that the wages would have been higher in days gone by?

Mr. Vance: Oh, yes, Mr. Skoberg. Let me go back—and this is even before your time, Mr. Skoberg. In 1918 and 1919 the pass privileges that presently are in effect on the Canadian National Railways were part of the negotiated agreement. Few people know that, but that is true, and this pension money, had we not been contributing towards our old age, certainly would have been paid in wages.

Mr. Skoberg: Do you consider that any surplus in the pension fund, any earned surplus, should be part of the fund or could it be used for operational requirements of the company itself?

Mr. Vance: The earned fund? I would say, Mr. Skoberg, that with proper care it can be used. In fairness to everyone concerned, I would not want to tie down the Railway, the Organizations, with an iron hand as to what they can do. I think that the people handling this money must have someone from the financial field; must have an actuary so that they know what they are doing. And I again will make a rather bold statement. When you talk to people who are working for a living, people who earn their daily bread, in terms of over \$1,000, that kind of money, they do not know what you are talking about.

Mr. Skoberg: In your opinion, Mr. Vance—my last question, Mr. Chairman—do you believe that the organizations now representing the employees would

[Interpretation]

Nous croyons qu'il est essentiel que la commission des pensions soit revêtue du pouvoir décisionnaire lieu de fonctionner strictement au titre d'une commission d'un genre consultatif.

Suggérez-vous ici que ce soit là un élément de négociation collective, ou si vous êtes ou non en faveur d'intégrer le régime de pensions à la convention collective?

M. Vance: Franchement, monsieur Skoberg, je suis en faveur que le régime de retraite soit négociable. Je ne connais point d'autre façon, pour le moment, qui nous permette tant soit peu de réussir. Lorsque le régime deviendra négociable je prierai le syndicat désigner un employé à sa retraite qui sera présent aux négociations. C'est tout, monsieur.

M. Skoberg: Selon vous, la retraite actuelle est-elle faite un traitement différé? En d'autres mots, si l'on n'avait pas versé autrefois de pension, croyez-vous que les salaires auraient été plus élevés?

M. Vance: Oh! oui, monsieur Skoberg. Revenons en arrière—c'est bien avant votre temps, monsieur Skoberg. En 1918 et en 1919, les privilèges de laissez-passer qui sont en vigueur présentement au Canada, faisaient partie de la convention négociée. Peu de gens le savent, mais c'est exact, et cette caisse de retraite nous n'y avons pas contribué, sûrement nous aurions reçu l'équivalent sous forme de salaire.

M. Skoberg: Estimez-vous que tout surplus de cette caisse de retraite, tout surplus gagné, doit faire partie de la caisse ou s'il devrait être consacré aux nécessités opérationnelles de la compagnie même?

M. Vance: La caisse gagnée? Je dirais, en prenant certaines précautions, qu'on pourrait l'utiliser à toute justice, je ne voudrais pas mettre sur la compagnie ou le syndicat une main de fer et leur dicter la conduite. Ces gens qui manipulent l'argent doivent être conseillés par quelqu'un du monde financier. En tout nouveau, je vais faire une déclaration osée: quand vous parlez avec des gens qui travaillent pour gagner leur vie, et qu'il s'agit d'une somme de plus de \$1000, ne vous suivent pas du tout.

M. Skoberg: A votre avis, monsieur Vance,—c'est la dernière question, monsieur le président—croyez-vous que les syndicats qui représentent actuellement

[Texte]

in effect represent the pensioners if this pension plan was negotiable?

Mr. Vance: I would have to think, Mr. Skoberg, that with what I have said and the requests that have been made, these people generally speaking are pretty interested people and that they would give consideration to and I believe would perhaps permit and elect or choose or select, any way you want to do it, a man from the retired group to help represent them in their negotiations.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Grills.

Mr. Grills: Mr. Vance, in your submission, the third paragraph on your first page.

The Canadian National failed to abide by the agreement and did not match the employee contribution until an employee actually retired.

What you are stating here is that there was no contribution made at all until the employee had retired from the active service. Is that right?

Mr. Vance: That is true, sir. I did not get your name and I apologize for not having it, but I would answer you by saying that if and when the money was going into the pot, had they matched it, then there would have been a bit more and there would have been investments made that would perhaps bring that up a bit. But because they did not do that until the actual date of retirement, yes, they met their obligation then, of course, but they did not meet it as the employee met it from pay day to pay day.

Mr. Grills: Did the original agreement call for that?

Mr. Vance: Sir, if you will just take a look at the second paragraph, it says:

"The Company will match the employees' contributions dollar for dollar up to 5% of the employees' compensation and will accrue interest compounded yearly upon the employees' voluntary contributions."

I have the book here, sir, in my brief if that will be of any help to you and I can read a little further from the page and that was made in 1935.

Mr. Grills: The way I read this, this does not clarify the second question I asked. It says:

[Interprétation]

employés représenteraient de fait les retraités si le régime de pensions devenait négociable?

M. Vance: Il me faudrait penser, monsieur Skoberg, que fort de ce que j'ai dit et des demandes qui ont été faites, ces gens sont de façon générale des gens assez intéressés et qu'ils étudieraient sérieusement et je crois permettraient peut-être d'élire ou de désigner ou de choisir, quelque soit le verbe que vous voulez employer, une personne parmi les retraités pour les représenter au cours des négociations.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Grills.

M. Grills: Monsieur Vance, au troisième paragraphe de la première page de votre mémoire,

le Canadien national n'a pas respecté son engagement et n'a pas contribué sa quote-part pour chaque employé tant que l'employé n'a pas effectivement pris sa retraite.

Vous dites qu'il n'y a eu aucune contribution de faite tant que l'employé n'a pas effectivement pris sa retraite. Est-ce exact?

M. Vance: C'est exact, monsieur. Je n'ai pas compris votre nom, mais je vous répondrai que s'ils avaient contribué leur quote-part il y aurait eu dans la caisse un peu plus d'argent et il y aurait peut-être eu des investissements dont le produit serait venu y ajouter. Mais vu que la compagnie n'a versé sa quote-part qu'au moment de la retraite, elle a alors assumé sa part de responsabilités, bien sûr, elle n'a pas respecté ses engagements comme le faisait l'employé, d'une paye à l'autre.

M. Grills: L'accord original le stipulait-il?

M. Vance: Monsieur, si vous jetez un coup d'oeil sur le second paragraphe, il y est dit que:

La compagnie contribuera dollar pour dollar jusqu'à concurrence de 5 p. 100 du montant de la retraite des employés et ajoutera chaque année l'intérêt composé gagné aux contributions volontaires des employés.

J'ai le livre ici même, dans ma serviette, monsieur, si cela peut vous être utile et je peux lire un peu plus loin ce qui a été fait en 1935.

M. Grills: Je ne vois rien en cela qui clarifie la deuxième question que j'ai posée. On y lit:

[Text]

"... accrue interest compounded yearly upon the employees' voluntary contributions."

It does not refer to the company's contribution.

● 1055

Mr. Vance: Well, there would hardly be anything from the company's contribution, sir, when they did not make a contribution at all, whereas the employee is making a contribution; it is going in twice a month and the money naturally should and would be invested, and in those days, sir, the answer was this. The only investment that could be made and the Board of Directors of the Canadian National met about every six months, so you would not make too many investments and they had to be of a gilt-edge nature.

Mr. Grills: Does the Canadian National Railway accept this figure of \$675 million deficit in the pension fund?

Mr. Vance: As you remember, I left the service of this railway company and whether or not they accept it, sir, I could not tell you, but they definitely owe it.

Mr. Grills: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: I apologize for coming in late, but I was at another Committee which started earlier than this one.

Mr. Vance: There is no apology necessary, sir.

Mr. Horner: My concern is with the reduction in the pension plan of the \$371 million which apparently was approved by the Superintendent of Insurance. What justification is there for the approval of this reduction in the unfunded liability by the Superintendent of Insurance?

Mr. Vance: Mr. Horner, I could only say this—and I would not want Mr. Lessard to accuse me of having been vaccinated with a gramophone needle, sir. I think I have taken more time than is really necessary, but I want to say this in all sincerity. You are asking, Mr. Horner, whether the Superintendent of Insurance would have some consideration about this. Let me tell you, sir.

[Interpretation]

«...rapporte chaque année des intérêts composés gagnés aux contributions volontaires des employés.»

Il n'est pas question des contributions de la compagnie.

M. Vance: C'est-à-dire qu'il pourrait difficilement avoir quelque chose qui provienne des contributions de la compagnie quand il n'y a pas eu de contribution de cette compagnie, tandis que l'employé fait contribution, lui; sa contribution est versée deux fois par mois et cet argent devrait et serait placé et, vers le temps, monsieur, la réponse était la suivante. Le seul investissement qu'on pouvait se permettre et le Conseil d'administration du CN se réunissaient alors tous les six mois de sorte que vous ne pouviez vous permettre de faire bien des placements et ils devaient être plus profitables.

M. Grills: Le CN reconnaît-il ce déficit de \$675 millions de la caisse de retraite?

M. Vance: Comme vous le savez, je ne suis plus au service de cette compagnie de chemins de fer et je ne saurais vous dire s'ils le reconnaissent ou non, mais ils le doivent nettement.

M. Grills: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Excusez-moi d'être en retard, mais j'étais à un autre comité qui a commencé plus tôt.

M. Vance: Vous n'avez pas à vous excuser, monsieur.

M. Horner: Ce qui me préoccupe, c'est la réduction du régime de retraite de \$371 millions apparemment, a été approuvé par le surintendant des assurances. Comment se justifie l'approbation de la réduction du passif non investi par le surintendant de l'assurance?

M. Vance: Monsieur Horner, je ne puis vous dire ceci—et je ne voudrais pas que M. Lessard m'accuse d'avoir été vacciné avec une aiguille de gramophone. J'ai déjà pris trop de temps, mais je veux vous dire que qui suit en toute sincérité. Vous me demandez si le surintendant des assurances a étudié cette question. Laissez-moi vous dire, monsieur.

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Horner: He apparently approved it.

M. Horner: Apparemment, il l'a approuvé.

Mr. Vance: Well, he must have approved it. I am assuming he did because I made a request of Mr. Humphrys that the entire Canadian National pension plan be audited and that we have a report. I have no hesitation in saying to you, sir, that they were skating on rather thin ice to avoid an audit. That is all I can say to you, sir. I have nothing more to say than that. I think that had there been an audit, some of the things that I am complaining of might have come to light. I am not suggesting under any stretch of the imagination that there is anyone dishonest. It is a straight case of perhaps bad judgment and perhaps bad investment.

M. Vance: Il doit l'avoir approuvé. Je présume qu'il l'a approuvé car j'ai demandé à M. Humphrys que le régime de pensions du CN soit tout entier vérifié et qu'on nous remettre un rapport. Je n'hésite pas à vous dire qu'ils ont pris des mesures extrêmes pour éviter une vérification. C'est tout ce que je puis vous dire, monsieur. Je n'ai rien à ajouter. S'il y avait eu vérification, certaines des plaintes que j'ai faites auraient sûrement été mises au grand jour. Loin de moi l'idée de prétendre qu'il y ait malhonnêteté de la part de qui que ce soit. Je crois qu'il s'agit tout simplement d'une erreur de jugement et peut-être de mauvais placement.

Mr. Horner: I guess we will have to have the Superintendent of Insurance before the Committee.

M. Horner: Il nous faudra je crois citer devant le comité le surintendant de l'assurance.

Mr. Vance: I suggest that that might work out pretty well.

M. Vance: Je crois que cette mesure vous profitera probablement.

Mr. Horner: Thank you.

M. Horner: Merci.

The Chairman: Mr. Turner, you are next.

Le président: Monsieur Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Vance, you retired in February 1962. Naturally you were laid off during the depression. Correct?

M. Turner (London-Est): Monsieur Vance, vous avez pris votre retraite en février 1962. Naturellement, vous avez été mis à pied durant la dépression. Est-ce exact?

Mr. Vance: I was one of the poor people who walked the streets a good deal of the time and was available to the railway but was not allowed any of the time during the hungry thirties.

M. Vance: Je faisais partie de la légion de ceux qui battaient le pavé la grande partie du temps et se tenaient à la disposition du chemin de fer, mais n'a pas travaillé durant les jours maigres des années trente.

Mr. Turner (London East): How many months or years were you laid off during the depression? Was it 50 months, or 60 months?

M. Turner (London-Est): Combien de mois ou années a duré votre mise à pied au cours de la dépression? Était-ce 50 mois, 60 mois?

• 1100

Mr. Vance: I would say this to you, Mr. Turner. In all fairness, I lost 7½ years as a result of depression days and having been an officer of the labour organization running around the country. That would be part of it. It is not all just being out of work. I might work one trip in a month. I might go several months and not make a trip at all.

M. Vance: Je vous dirai, monsieur Turner, que j'ai perdu 7½ ans à cause de la crise et aussi parce que j'étais un représentant du syndicat qui devait parcourir le pays. Voilà une partie de la réponse. Il ne s'agit pas seulement d'être sans travail. Je faisais parfois un voyage par mois. Souvent, plusieurs mois s'écoulaient sans que je fasse un seul voyage.

Mr. Turner (London East): I am in sympathy with these fellows who were laid off, in your case seven and a half years. Do you believe that if you were available for work, this means you have to hang around the house month by month? If you are available, that time should be counted in as your service.

M. Turner (London-Est): Je sympathise avec ces gens qui ont été mis à pied comme vous l'avez été dans votre cas durant 7½ ans. Par vous tenir à la disposition de la compagnie, entendez-vous qu'il vous fallait rester à la maison le mois durant? Dans ce cas, tout ce temps devrait vous être compté aux fins de service.

[Text]

Mr. Vance: Well, Mr. Turner, I think — and I must say in fairness to the railway company — they did bend a bit. They attempted to do something by saying to me and to others that if you made one trip in the month, we will allow you the entire month. Well, of course, even if it is allowed, and where you were making at that time probably \$25 for a round trip, you were not too well off financially. Yet \$25 in many cases was the difference between being hungry and eating.

Mr. Turner (London East): How many years service did you have with the Canadian National when you retired?

Mr. Vance: Forty-six.

Mr. Turner (London East): During those 46 years, can you tell me how much you actually paid into the pension fund?

Mr. Vance: I am recalling purely from memory, Mr. Turner. I would say, in the neighbourhood of \$9,000.

Mr. Turner (London East): Could you tell us how much per month you now receive as a pension?

Mr. Vance: Yes, sir, One hundred and seventy-six dollars and sixteen cents.

Mr. Turner (London East): Do you believe that the company did not live up to its obligations? I believe you stated this before, previous to the 1935 plan.

Mr. Vance: No, I think that the pension would have been better. I think it would still be in good hands. I think there would be over \$2 billion in the fund at the present moment, had they agreed to carry on and do what they said they would do in 1935.

Mr. Turner (London East): In 1966 the government of Canada introduced the Canada Pension Plan. You say in your statement that at the insistence, of the Canadian National, it was integrated. Also it was stacked. I mean, on top of the CNR pension, would this help to increase the pensions of the people who have been on pension since 1966?

Mr. Vance: Well, of course, Mr. Turner, it has to affect the fellow who is after 1966. He is making his contributions to the Canada Pension Plan, but the fellow who retired prior to that does not enjoy any such privilege. All he gets out of the deal is what the Canadian National are paying him, and his old age

[Interpretation]

M. Vance: Monsieur Turner, je dois dire en tout justice que la compagnie de chemins de fer m'a fait su ce point certaines concessions. Par exemple, si nous faisons un voyage par mois, le mois entier nous était compté. Bien entendu, même s'il en était ainsi et que vous réalisiez de cette façon \$25 par voyage, votre situation financière n'était guère prospère. Et pourtant, ce \$25 nous empêchait de crever de faim.

M. Turner (London-Est): Combien d'années de service aviez-vous au CN au moment de votre retraite?

M. Vance: 46.

M. Turner (London-Est): Au cours de ces 46 années pouvez-vous me dire combien vous avez contribué à la caisse de retraite?

M. Vance: Si je me souviens bien, j'ai contribué aux environs de \$9,000.

M. Turner (London-Est): Et à combien s'élève présentement votre pension mensuelle?

M. Vance: \$176.16.

M. Turner (London-Est): Trouvez-vous que la compagnie n'a pas respecté ses engagements? Je crois que vous avez fait cette remarque au sujet de la période avant le régime de pensions de 1935.

M. Vance: Non, je crois que la pension aurait été meilleure. Je crois qu'elle serait encore entre bonnes mains. Je crois qu'il y aurait plus de \$2 billions dans la caisse aujourd'hui s'ils avaient fait alors ce qu'ils avaient convenu de faire en 1935.

M. Turner (London-Est): En 1966, le gouvernement du Canada a introduit le régime de pensions du Canada. Vous dites dans votre mémoire qu'il a été intégré sur les instances du CN. Il a aussi été superposé. Je veux dire au-dessus de la retraite du CN, cette mesure aiderait-elle à augmenter la pension des gens qui sont sur leur retraite depuis 1966?

M. Vance: Bien sûr, cette mesure touchera la personne qui prendra sa retraite après 1966. Il verse une contribution au régime de pensions du Canada, mais celui qui a pris sa retraite avant cette date ne jouit guère de cet avantage. Tout ce qu'il retire de cette mesure c'est ce que le CN lui verse et sa pension

[Texte]

ension. We have any number of people who do not draw a pension and are living entirely on old age pensions. And I can assure you, sir, that if Mr. Benson can live on \$30 a month, he is doing a great deal better than most of the people who are on old age pension.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

The Chairman: Are there any other questions gentlemen? Mr. Godin.

1105

M. Godin: J'aimerais poser une question personnelle. Actuellement à travers le pays, il y a 800 grandes compagnies et parmi elles, il y a les banques, les compagnies forestières, les compagnies minières, les fabricants d'automobiles qui contribuent aux caisses électorales. Selon vous, croyez-vous que le National canadien peut s'unir à ces compagnies?

Le président: Oh non, non, non, je ne permettrai pas cette question!

S'il n'y a pas d'autres questions, messieurs, je dois remercier M. Vance.

I would like to thank you on behalf of the Committee, Mr. Vance, for coming over this morning.

Mr. Vance: Mr. Chairman, I would like to thank you and the members of your Committee for being very patient with an old man. Thank you.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Trudel: I believe, Mr. Chairman, that I should pass a remark here. You do not leave the impression of an old man, Mr. Vance. You are very active and your thoughts are very clear, I can assure you.

The Chairman: Thank you. I would like to call now upon Mr. Edward H. Egan, and I will ask him to read his brief. Mr. Egan.

Mr. Edward H. J. Egan (on behalf of Local T-700, United Transportation Union, Ottawa): Thank you, Mr. Chairman.

My brief consists of very few items, and a few points I would like really to talk about.

This is presented to Mr. H. P. Lessard, M.P., Chairman of the Standing Committee on Transport and Communications by myself, Edward H. J. Egan,

[Interprétation]

vieillesse. Il y a beaucoup de gens qui ne vivent que de leur pension de vieillesse. Et je vous assure, monsieur, que si M. Benson peut vivre avec \$30 par mois, il s'en tire mieux que le plupart des gens qui se trouvent à retirer leur pension de vieillesse.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

Le président: Avez-vous d'autres questions messieurs? Monsieur Godin.

Mr. Godin: I would like to put a question of a rather personal character. At the moment, there are across the country 800 important firms among which there are banks, forestry companies, mining companies, automobile companies which contribute to election funds. Do you think that CN could do likewise?

The Chairman: No, no, I will not allow this question!

If there are no other questions, thank you Mr. Vance.

Je vous remercie monsieur Vance d'avoir comparu devant le comité ce matin.

M. Vance: Moi de même, monsieur le président. Je tiens à vous remercier ainsi que les membres de votre Comité d'avoir fait preuve de patience envers une personne âgée. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

M. Trudel: Puis-je me permettre ici une observation. Vous ne nous laissez pas l'impression que vous êtes une personne âgée, monsieur Vance. Vous êtes très actif et votre pensée est claire, je vous l'assure.

Le président: Merci. Je demanderais maintenant à M. Edward H. Egan de nous lire son mémoire.

M. Edward H. Egan (représentant le local T-700, United Transportation Union, Ottawa): Merci, monsieur le président.

Je m'en tiendrai dans mon mémoire à quelques articles, quelques points que je voudrais mettre en valeur.

Le présent mémoire est adressé à M. H. P. Lessard, député, président du comité permanent des Transports et des communications, par moi-même, Edward H. J.

[Text]

on behalf of Local T-700, United Transportation Union, Ottawa, as Assistant Legislative Representative, representing road and yard employees of the Canadian National Railways, Rideau Area Ottawa Terminals. There are approximately 225 members.

Mr. Chairman, Committee members, and ladies and gentlemen. Previously, as a conductor and trainman with the Canadian Pacific Railway, and now in the same capacity with the Canadian National Railways, I am in a position to know what our men want and need for a pension plan, and what should be done to have an equitable arrangement with the Company.

Every 14 days we contribute to the plan at the annual rate of 5.5 per cent on the first \$5,100, and 6.5 per cent on the balance.

We now have a situation whereby we are the contributors and the recipients, but we do not make the rules nor do we have the power to change them as economic conditions demand. We are at the mercy of the Company and the Pension Benefits Standards Act administered by the Superintendent of Insurance. We will point out later in our brief that this arrangement leaves a lot to be desired.

The main theme of our brief is that at this time, with the amount of money that should be in the Canadian National Pension Fund, and with the contributions that will be coming in the future, the fund should be of such stature that we could have a plan which would carry itself in the not too distant future. This plan would give us all that we could hope for, as well as upgrade those already on pension.

Other themes are as follows:

1. To bring back dignity to those already on pension and who are existing on the poverty level. May I stress this? It is the poverty level.

2. To have an equal voice in administering this fund.

3. To create a Canadian National Pension Fund Corporation, completely independent of the Company and the government.

4. To force the Canadian National Railways to pay back to the fund the \$675 million that was borrowed at 4 per cent for 60 years.

5. To force the government to cancel the reduction of this debt by \$300 and some million—I have \$300 million in the brief—with the claim that it was a surplus of funds.

[Interpretation]

Egan au nom du local T-700, *United Transportation Union*, Ottawa au titre de représentant légal adjoint des employés de la cour et du chemin de fer du C Terminus d'Ottawa—région Rideau. Nous comptons environ 225 membres.

Monsieur le président, messieurs les membres Comité, mesdames, messieurs. A titre de conducteur et de trainman auprès du Pacifique canadien, et à même titre maintenant auprès du CN, je suis bien placé pour savoir ce que veulent nos employés et dont ils ont besoin en fait de régime de pension et de mesures que nous devrions prendre pour en venir à des arrangements équitables avec la compagnie.

Tous les 14 jours, nous contribuons à ce régime à un rythme annuel de 5.5 p. 100 du premier \$5,100 et 6.5 p. 100 par la suite.

Dans la situation actuelle, nous sommes à la fois contributeurs et bénéficiaires, mais ce n'est pas à nous qu'il revient d'établir les règles ou de les modifier suivant les exigences économiques. Nous sommes à la merci de la compagnie et de la loi sur les normes de prestations de pension, qui est administrée par le superintendant des assurances. Nous dirons un peu plus tard jusqu'à quel point cet état de choses laisse à désirer.

Au cours de notre mémoire, nous revenons toujours sur le même thème à savoir qu'il est très important le montant d'argent qui devrait se trouver dans la caisse de retraite du CN, et fort des contributions qui seront versées à l'avenir, que ce régime de retraite suffise à lui-même dans un avenir assez prochain. Ce régime nous assurerait tout ce que nous pourrions désirer et augmenterait même le montant de la pension des retraités actuels. Les autres thèmes que nous abordons sont les suivants:

1. Rendre une certaine dignité à ceux qui sont à leur retraite et qui existent au palier de la pauvreté. Vous avez bien compris? Le palier de la pauvreté.

2. Avoir une voix égale au chapitre de la gestion de la caisse.

3. Instituer une corporation de la caisse de retraite du CN complètement indépendante de la compagnie et du gouvernement.

4. Forcer le CN à restituer à la caisse les \$675 millions qui ont été empruntés à 4 p. 100 pour 60

ans. 5. Contraindre le gouvernement à annuler la réduction de sa dette de \$300 et quelques millions de dollars—j'ai écrit \$300 millions dans le mémoire—en prétextant qu'il s'agissait d'un surplus de fonds.

[Texte]

6. To separate this fund from the Canada Pension Plan.

7. To strengthen the hope of all contributors to this Plan of an adequate pension based on a rising economy so that we would never have to come on a bent knee to a committee such as this and ask for justice because of poor administration of our fund.

1110

We are of the opinion that there are a number of things which should be done immediately. We are ashamed of our government; we are also ashamed of the Canadian National Railways. They have not kept faith with our former employees. We have shouted long and hard, but to no avail. This is our last chance through this Committee. There are other means at our disposal which we will not hesitate to use. We warn the Committee that our Canadian National Pension Fund will not be used as recapitalization program for the Canadian National Railways.

Proposals which should be carried out immediately are:

- a. Review all pensions that are being paid now.
- b. Increase these pensions which would give our pensioners a decent Canadian standard of living today.
- c. To review these pensions quarterly and raise them again by an amount based on the cost of living index.
- d. Widows' pensions to be handled in the same manner, with one exception. Upon the death of the pensioner the widow will receive 100 per cent of pension and not 50 per cent as at present. The assumption here is that costs are supposed to halve when the spouse dies. I would like to know how.
- e. Pension age to be reduced to 60 on a voluntary basis for 5 years, then all should retire at 60 automatically with full benefits, and I must stress this — full benefits — not as suggested by the Company last January when they introduced a "Selective Voluntary Early Retirement Plan". Eligible employees may apply if there is a surplus of employees in the applicant's occupation or location and the application is approved, the applicant may retire.

[Interprétation]

6. Tenir cette caisse distincte du régime de Pensions du Canada.

7. Renforcer l'espoir de tous ceux qui souscrivent à ce régime de recevoir une pension suffisante fondée sur une économie croissante de façon à ce que nous n'ayons jamais à venir ployer le genou devant un comité tel que le présent comité et à demander à ce que justice soit faite parce que la caisse de retraite a été mal administrée.

Nous sommes d'avis qu'il y a certaines mesures qu'il faut prendre immédiatement. Nous avons honte de notre gouvernement et nous avons honte aussi du CN. Ils n'ont pas respecté leurs engagements envers leurs anciens employés. Rien ne nous a servi de crier et notre dernière chance réside dans le présent comité. Nous avons à notre disposition d'autres moyens auxquels nous n'hésiterons pas à recourir. Nous prévenons le Comité que la caisse de retraite du CN ne sera pas utilisée pour recapitaliser la compagnie.

Les propositions qui devraient être réalisées sur le champ sont:

- a. Révision de toutes les pensions qui sont versées présentement.
- b. Augmenter ces pensions de façon à doter les retraités d'un standard de vie qui convient aujourd'hui à un Canadien.
- c. Instituer une révision trimestrielle de ces pensions et les augmenter proportionnellement aux variations de l'indice du coût de la vie.
- d. Procéder de même pour les pensions des veuves, sous réserve d'une exception. A la mort du retraité, sa veuve recevra 100 p. 100 de la pension et non pas, comme c'est le cas actuellement 50 p. 100. On présume ici que les frais diminuent de moitié lorsque l'époux meurt. Je voudrais bien savoir comment.
- e. L'âge de la retraite doit être fixé à 60 ans, et laissé à la discrétion de l'employé pour une période de 5 ans, par la suite tous se retirent automatiquement à l'âge de 60 ans avec pleine prestation, et je souligne—pleine prestation—et non pas tel que l'a suggéré la compagnie en janvier dernier lorsqu'elle a introduit son régime de retraite anticipée et volontaire. Si dans un lieu donné ou dans une catégorie donnée d'employés, il se trouve à y avoir un surplus, les employés de cette catégorie pourront adresser leurs demandes et, si cette demande est approuvée, prendre leur retraite.

[Text]

f. In order to safeguard our rights and money, we must be given equal voice with the Canadian National Railways. The Canadian National Pension Plan must be a negotiable item annually by a special board with equal representation so that the fund may be kept up to date. The time of meeting shall coincide with the annual report.

We have a number of proposals which the Committee should consider in the very near future. We feel they are of such magnitude that much time and legislation will be needed to carry them out. Also, we do not wish to detract from the immediate needs. They are as follows:

1. The Canadian National Pension Fund should become a financial corporation administered by a board of directors equally divided between the employees and management and managed by a team of actuaries and accountants who have no affiliation with the Canadian National Railways.
2. The Canadian National Pension Plan should be divorced from the Canada Pension Plan and handled separately as the employees own personal plan.
3. The Canadian National Railways must replace the \$675 million (which was borrowed at 4 per cent for 60 years) at current interest rates for a more reasonable length of time. We feel this Committee would be in a better position to determine current interest rates and reasonable length of time bearing in mind that the interest rate must coincide with the future growth of the economy.
4. The \$300 million the government cancelled from the debt of the Canadian National Railways from our fund must be reinstated as a legal debt. We feel that the government was too generous with our money and we would have appreciated a consultation on this matter.
5. The contributions by the Company must be made at the same time as the employees contributions are made which, in our case, is every 14 days.
6. The Canadian National Railways should never again have access to the funds for recapitalization or other needs. In plain language, we feel this is wrong.
7. The Committee should investigate how the Pension administrators were able to borrow \$675 million at such a low interest rate for such a lengthy period. It should also investigate the Superintendent of Insurance who administers the Pensions Benefits Standards Act and who sanctioned this

[Interpretation]

f. En vue de sauvegarder nos droits et notre argent, nous devons avoir au chapitre une voix égale à celle du CN. Le régime de Pensions du CN doit être une mesure qui est négociable chaque année par une commission spéciale dont la représentation est égale de façon à ce que la caisse soit tenue à jour. La date de la réunion coïncidera avec celle du rapport annuel.

Il existe en outre un certain nombre de propositions que le Comité devra considérer dans un avenir assez proche. Leur importance est telle qu'il faudra de mesures législatives et beaucoup de temps pour les réaliser. D'autant plus que nous ne voulons pas nous éloigner des besoins immédiats. Voici ces propositions :

1. La caisse de retraite du CN doit devenir une corporation financière administrée par un conseil d'administration réparti également entre les employés et la direction et gérée par une équipe d'actuaire et de comptables qui sont totalement indépendants du CN.
2. Le régime de pensions du CN doit être indépendant du régime de pensions du Canada et traité séparément au titre du régime personnel des employés.
3. Le CN doit remplacer les \$675 millions (qui ont été empruntés à 4 p. 100 pour 60 ans) au taux courant d'intérêt pour une période de temps raisonnable. Nous croyons que le présent Comité est mieux placé pour déterminer le taux d'intérêt courant et un délai raisonnable, se souvenant que le taux d'intérêt doit aller de pair avec l'expansion future de l'économie.
4. Les \$300 millions que le gouvernement a supprimés de la dette du CN à l'égard de notre caisse doivent être rétablis comme étant une dette légale. Nous trouvons que le gouvernement a vraiment été trop généreux avec notre argent et nous aimerions bien avoir une consultation à ce propos.
5. Les contributions de la compagnie doivent être faites au même moment que celles des employés soit dans notre cas, à tous les 14 jours.
6. Le CN ne doit plus avoir accès à la caisse pour se recapitaliser ou à d'autres fins. En un mot, ce que nous semble répréhensible.
7. Le Comité doit rechercher comment les administrateurs du régime de pensions ont pu emprunter \$675 millions à un taux d'intérêt aussi bas pour une période aussi longue. Il faudrait aussi que cette enquête s'étende au surintendant des assurances qui administre la loi sur les normes d'

[texte]

loan from our funds. If I may again resort to plain language, our membership calls it "embezzlement."

● 1115

8. This Committee should investigate the action of the government in retiring the \$300 million of that debt, labelling it as "a surplus of funds". Our membership feels that two wrongs do not make a right. Also, it raises the question about the remainder of the loan, that is, \$375 million. When will they retire that portion?

9. We have pensioners and their wives trying to exist on pensions such as \$1,261 annually, and widows in this vast country of ours reduced to poverty when their husbands pass away from over-work and excessive hours on the Canadian Pacific and Canadian National in order to bring home a decent pay cheque.

This fund has been administered in typical fashion by management and with utter disregard to its employees. We have nothing but contempt for their methods. Here we have a situation where the employees are paying for the recapitalization of the railway and the government, hand in hand with management, is retiring that debt. It is our contention that we have been had!

If this fund had been administered properly, there could have been no hue and cry to update pensions and this Committee would not be sitting here and now to determine the points we have presented to you. At this time this fund should be carrying itself, but the temptation was too great. Management made it compulsory to belong to the fund — a requisite of service. Here we have created a source of funds at their disposal thus giving the employees a minimum of benefits, then creating as surplus their own contributions, borrowing what they have not put in, then having the debt retired.

In the Kitchener-Waterloo *Record* on Monday, May 11, 1970, Peter Carew, Executive Secretary of the Canadian Railway Labour Association, is quoted as saying that the recent reduction in the unfunded liability of the Canadian National Pension Funds is a "devious, immoral action, little short of embezzlement" and "morally the action is little short of theft". In reply by Mr. R.H. Tarr, Chairman of the Canadian National Pension Board states, "These statements are completely unjustified and can only be unnecessarily disturbing to Canadian National employees." Please

[Interprétation]

prestations de pensions et a approuvé cet emprunt fait à notre caisse. Ici encore, pour parler clairement, nos membres ont qualifié cette mesure de détournement de fonds.

8. Le présent Comité devrait faire enquête sur la décision du gouvernement de retirer ces \$300 millions de la dette, le qualifiant de «surplus de fonds». Nos membres trouvent que ce n'est pas en faisant une seconde erreur qu'on corrige la première. Ils s'interrogent en outre au sujet du restant de cet emprunt, soit \$375 millions, c'est-à-dire quand retireront-ils cette portion?

9. Certains de nos pensionnaires ainsi que leurs épouses essaient de vivre avec une pension de \$1.261 et les veuves de ce grand pays qu'est le nôtre sont réduites à la mendicité lorsque leurs maris s'éteignent pour avoir travaillé trop fort ou durant des heures trop longues pour servir le CP ou le CN, essayant de ce fait de ramener à la maison un chèque d'un montant convenable.

La direction a administré cette caisse de façon typique et en faisant totalement fi de ses employés. Nous n'avons que du mépris à l'égard des méthodes qu'elle a employées. Voilà maintenant que les employés paient la récapitalisation du chemin de fer et du gouvernement, qui, la main dans la main de la direction, retire cette dette. Il est clair qu'on nous a eus.

Si cette caisse avait été gérée convenablement, il n'y aurait eu aucune difficulté à augmenter les pensions et le présent comité ne siégerait pas aujourd'hui pour entendre les représentations que nous avons fait valoir. Cette caisse, devrait aujourd'hui se suffire à elle-même, mais la tentation était trop grande. La direction a rendu obligatoire sa participation au fonds en faisant une nécessité du service. Nous avons créé à leur intention une source de fonds attribuant ainsi aux employés des avantages minima puis créant par la suite un surplus au moyen de leurs contributions, empruntant ce qu'ils n'avaient pas contribué, pour supprimer la dette par la suite.

Dans le *Record* de Kitchener-Waterloo, lundi 11 mai 1970, Peter Carew, Secrétaire exécutif de la *Canadian Railway Labour Association* a dit, et on rapporte ses paroles, que la récente réduction du passif de la caisse de retraite du CN constitue une «action immorale, détournée, qui frise les détournements de fonds» et «moralement, cette action équivaut presque à un vol». M. R. H. Tar, Président de la Commission des pensions du CN rétorque sur ce point: «Ces déclarations sont absolument non justifiées et ne font que semer le trouble dans l'esprit des employés du CN». Veuillez

[Text]

refer to the photocopy of the article attached to the back of this brief.

Mr. Tarr, may I say that we are disturbed; we are more than disturbed; we are disturbed to the point of presenting a brief locally to this Committee. We are disturbed to the point where we will canvass all our Locals across Canada and make them aware of this "Great Train Robbery." These Locals, in turn, will canvass other Canadian National Locals in other labour unions. Mr. Tarr will never again see such a disturbance!

It is our intention to carry on after this Committee has disbanded and given its recommendations. We understand that this Committee can only do so much. Pressure from government sources and Canadian National management is a good deal stronger than from a poor brakeman like me.

We do not intend to stand here 20 years from now and beg to a similar Committee. There is enough money there to surpass all expectations or what a pension should be if it is administered properly.

We understand that the executive of our Union are also presenting a brief. May I make it clear to you that we have prepared our own brief locally and without consulting with our senior officers. We present the views of the local railroad men in Ottawa.

The summation: Canadian National employees as a whole are under the impression that they will have an adequate pension upon retiring, not thinking ahead when the cost of living may climb to where their dollar is worth approximately 83½ cents. The Superintendent of Insurance, the administrator of the Pensions Benefits Standards Act, should not have the say as to where and how employees contributions will be invested at such rates as previously pointed out in this brief. He, in his position, should be making recommendations to the government as to how new benefits could be acquired by proper administration of the Canadian National Pension Plan.

Referring to one individual case, there is a local pensioner and his wife who retired in 1958 from the Canadian National Railways with a fixed income of \$1,261 annually, a perfect example of what follows. I quote Mr. H. Douglas Lee from the *Financial Post*, January 17, 1970:

The primary purpose of a pension plan surely must be to provide adequate pensions, not only at the time of retirement but also during retirement.

[Interpretation]

s'il vous plaît vous en reporter à la photocopie de l'article qui est annexé au présent mémoire.

M. Tarr, en effet, nous sommes troublés; plus qu'troublés, nous avons été incités à soumettre un mémoire au présent comité. Nous sommes troublés à point que nous visiterons tous nos locaux d'un bout à l'autre du Canada pour leur apprendre ce «Great Train Robbery». Ces locaux, à leur tour, verront les locaux d'autres syndicats du CN. Jamais M. Tarr ne verra nouveau un tel trouble!

Nous entendons procéder en la matière dès que le présent comité aura fait ses recommandations. Nous savons que c'est tout ce que ce comité peut faire. Les pressions exercées de source gouvernementale et de part de la direction du CN sont beaucoup plus fortes que celles qu'un humble serre-freins comme moi pourrait exercer.

Nous n'avons pas l'intention de nous retrouver dans 20 ans et faire des recommandations similaires à un comité. Il y a là assez d'argent pour répondre à nos espoirs les plus grands à l'égard d'une pension de retraite si la caisse était gérée comme il le faut.

Si j'ai bien compris, l'Exécutif de notre syndicat présente également un mémoire. Je vous signale que nous avons préparé notre mémoire de notre côté sans aucunement consulter les agents supérieurs de notre syndicat. Nous présentons l'opinion des employés des chemins de fer du local d'Ottawa.

En résumé, les employés du CN ont l'impression qu'ils auront une pension suffisante à leur retraite sans songer que le coût de la vie peut s'élever jusqu'à un point où leur dollar ne vaudra plus qu'environ 83½%. Le surintendant des assurances, l'administrateur de la loi sur les normes des prestations de pensions, devrait pas être celui qui décide comment les contributions des employés seront investies au taux que nous avons mentionné plus haut dans notre mémoire. Il devrait plutôt faire au gouvernement des recommandations sur la façon de réaliser de nouveaux profits en gérant convenablement la caisse de retraite du CN.

Le cas particulier d'un pensionnaire de la région de son épouse, qui en 1958, a été mis à sa retraite du CN avec un revenu fixe de \$1,261 par année, illustre parfaitement ce qui suit. Je vous cite les paroles de H. Douglas Lee, *Financial Post*, 17 janvier 1970:

Un régime de retraite doit sûrement viser avant tout à assurer une pension suffisante, non seulement au moment de la retraite mais pendant toute la durée de cette retraite.

[texte]

To the extent that a pension plan satisfies this criteria, it may be termed successful. But, if an individual's pension is inadequate when he retires or becomes inadequate during retirement, the pension plan in the eyes of the retired employee is a failure.

1120

We recommend the cost of living index be used as a yardstick for adequate pensions. An example is our present stock market situation. Stocks have decreased but the cost of living has increased.

How could this pensioner and his wife, previously noted in this summation, continue to exist without an immediate supplement to the pension now being received by him.

We must acquire an equal voice with management in the administration of this pension fund. As has been pointed out, the present administration of the Canadian National Pension Fund leaves much to be desired and is certainly not satisfactory to its employees.

It could be to the advantage of all Canadian National employees to have their pension plan incorporated in the Civil Service pension plan. Canadian National is a crown corporation and we are civil servants, so to speak. But the civil servants contribute approximately 10 per cent of earnings to their fund for only 35 years and then, using the best six consecutive years, may receive a pension of 70 per cent of those earnings.

Our pension plan with a substantial \$1.5 billion, not including the \$675 million the Canadian National borrowed in good faith at 4 per cent for 60 years and now acquiring through Government sources a \$300 million writeoff, is morally illegal, in our view. We would have sufficient funds for a pension plan far exceeding the civil service plan, with proper administration of the Canadian National Pension Fund.

Therefore we stress that the Canadian National Pension Fund be a separate corporation from the Canadian National Railway and the Government, as is the Canada Pension Plan.

Our present pensioners and lowly widows now living on meager funds are more than entitled to a

[Interprétation]

Dans la mesure où un régime de retraite répond à ce critère, on peut dire qu'il est satisfaisant. Mais si la pension que touche l'individu n'est pas suffisante au moment de la retraite ou le devient par la suite, ce régime de pensions, aux yeux de l'employé mis à sa retraite est un échec.

Nous recommandons que l'indice du coût de la vie soit utilisé comme barème pour la détermination de pension. On peut citer comme exemple la situation en bourse. Les actions ont baissé mais le coût de la vie a augmenté.

Comment le retraité et sa femme, dont je vous ai parlé plus tôt, pourraient-ils continuer à vivre sans que sa pension soit augmentée immédiatement.

Nous devons être sur un pied d'égalité avec la direction en ce qui concerne la gestion de la caisse de pension. Comme il a été signalé, la gestion actuelle de la caisse de pension du Canadien National laisse trop à désirer et n'est certainement pas satisfaisante pour les employés.

Il pourrait être de l'intérêt des employés du Canadien National que le programme de pension soit incorporé à celui de la Fonction publique. Le Canadien National est une société de la Couronne et nous sommes des fonctionnaires. Mais la contribution des fonctionnaires à la caisse est d'environ 6½ p. 100 des gains pendant 35 ans et, si l'on ne tient que six années consécutives les plus avantageuses, les fonctionnaires peuvent recevoir une pension de 70 p. 100 de leurs gains réels.

Notre programme de pension dont le montant s'élève à \$1.5 milliard, non compris les \$675 millions prêtés au Canadien National au taux de 4 p. 100 et remboursable en 60 ans et dont \$300 millions ont été annulés par le gouvernement, est moralement illégal. Nous disposerions de fonds suffisants pour couvrir un programme de pension dépassant de loin celui de la Fonction publique si la caisse de pension du Canadien National était gérée convenablement.

C'est la raison pour laquelle nous insistons pour que la caisse de pension du Canadien National soit une société séparée des chemins de fer du Canadien National et du gouvernement, ainsi que du programme de pension du Canada.

Les retraités et les veuves qui vivent grâce à ces caisses ont certainement droit à un meilleur sort. Je

[Text]

better piece of this pie. I quote the Hon. Robert Stanfield, *Financial Post*, January 17, 1970:

The first major objective is that every Canadian will have the opportunity of a decent standard of living

Not just pipe tobacco money, as stated by our Hon. Mr. Benson.

May I thank the Chairman and his Committee for the very time allotted to us. Our presentation has been sincere and, with the help of you honourable gentlemen, some good may be derived. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Egan.

Mr. Trudel: Mr. Egan, what do you consider to be a fair pension?

Mr. Egan: My goodness, it would have to be discussed and negotiated. My goodness, people today cannot live on \$100 a week, so a fair pension then should be \$400 a month.

Mr. Trudel: What percentage of your wages would you be willing to invest to achieve that fair pension that you are talking about?

Mr. Egan: With the amount of money already in the funds, I am one of the few that possibly could invest another ten per cent. I would be more than willing to do it if—and I mean “if”—the pensioners were to get a bigger piece of this pie.

Mr. Trudel: That was my next question Mr. Egan. Should the fund not be in a position to give this fair pension that you are talking about to the 31,000 people who are now retired, what per cent of your wages would you be willing to contribute to the fund?

Mr. Egan: I said I could afford another 10 per cent but I am speaking only for myself.

Mr. Trudel: Could you give me one example, and one only, where the company did not live up to the obligations they had contracted towards one retired employee?

Mr. Egan: There are so many examples in this vast country of ours that it is hard to pin one down. They have lived up to what is in their books but I dare say that does not cover any portion of what the pensioners who live on \$1,261 annually should be getting.

Mr. Trudel: We agree. Mr. Egan, some of them are not getting that much. Some are far below that.

[Interpretation]

cite l'Honorable Robert Stanfield, dans une déclaration qui a paru dans le *Financial Post* du 17 janvier 1970: L'objectif principal est que chaque Canadien ait la possibilité d'avoir un niveau de vie décent. Il n's'agit pas ici, comme l'a dit l'Honorable M. Benson, d'avoir juste assez d'argent pour s'acheter du tabac.

J'aimerais remercier le président et le Comité pour le temps qui nous a été alloué. Nous avons tenté d'être sincères et je crois que tous profiteront des travaux du Comité. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Egan.

M. Trudel: Monsieur Egan, que serait, selon vous, le montant d'une pension raisonnable?

M. Egan: Mon Dieu cela devrait être discuté et négocié. Il est impossible aux gens d'aujourd'hui de vivre avec \$100 par semaine dont une pension normale pourrait être de \$400 par mois.

M. Trudel: Quel serait le pourcentage de votre traitement que vous accepteriez d'investir pour réaliser ce dont vous parlez?

M. Egan: Avec l'argent déjà en caisse, je suis l'un des seuls qui pourraient peut-être investir 10% de plus. J'en serais heureux de le faire si, j'insiste, si les retraités en profiteraient réellement.

M. Trudel: J'ai encore une question à vous poser monsieur Egan. Si le fonds ne pouvait pas accorder cette pension dont vous parlez aux 31,000 personnes qui sont à présent retraitées, quel pourcentage de votre traitement accepteriez-vous d'investir dans la caisse?

M. Egan: J'ai dit que je pourrais accepter d'investir 10 p. 100 de plus mais je ne parle que pour moi-même.

M. Trudel: Pourriez-vous me donner un exemple d'un seul où la compagnie n'a pas rempli ses obligations envers les employés retraités?

M. Egan: Il y a tant d'exemples dans un pays aussi vaste que le nôtre qu'il est difficile d'en choisir un. Je suis certain que ce qu'il y a dans les livres ne couvre pas ce que les retraités qui vivent avec une pension de \$1,261 par an devraient en fait recevoir.

M. Trudel: Nous sommes d'accord, monsieur Egan. Il y en a qui ne reçoivent pas autant. D'autres touchent beaucoup moins.

[Texte]

[Interprétation]

1125

Mr. Egan: Some of them are far below this.

M. Egan: C'est exact.

Mr. Trudel: I think we must understand each other on that point.

M. Trudel: Je crois que nous nous comprenons sur ce point.

Mr. Egan, you have used pretty strong language throughout your brief, such words as "theft", "embezzlement" and "robbery" and you say that is illegal. To me, these are all criminal offences and I do not believe that you have to go across the width and the breadth of the country, if such conditions as you have mentioned exist. One individual who has encountered any of these conditions has ways and means of getting these conditions corrected.

Monsieur Egan, vous avez été assez dur dans votre rapport; vous avez utilisé des mots tels que «vol», «escroquerie» etc. et vous avez déclaré que ceci était illégal. Pour moi, il s'agit là de délits et je ne crois pas qu'il faille parcourir tout le pays si des conditions telles que celles que vous avez mentionnées existent réellement. Toute personne qui a rencontré de telles conditions a la possibilité d'y remédier.

Mr. Egan: These strong words were quotes from the *Financial Post*, as you recall in my brief. At this time I cannot recall a case of which you are speaking but, of course, it would not be hard to find one at all.

M. Egan: En fait, il s'agissait là de citations tirées du *Financial Post*. Pour le moment je ne me rappelle pas le cas dont vous parlez, mais je ne crois pas qu'il soit difficile d'en trouver.

Mr. Trudel: This is the reason I raised the question. We cannot allow theft, embezzlement and robbery. So if there are such conditions existing, and you claim you have thousands of examples, I would suggest that you do not have to start a campaign across the country but, rather, bring either to this Committee or before the courts these conditions and they certainly can be tried.

M. Trudel: C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question. Nous pouvons admettre le vol et l'escroquerie. Donc, si de telles conditions existent et si vous prétendez avoir des milliers d'exemples à citer je propose que vous n'entamiez pas une campagne à travers tout le pays ou bien que vous soumettiez la chose au Comité ou aux tribunaux.

Mr. Egan: May I tell you now, sir, that because the way the money has been put into this pension fund by the Railway, supposedly after a person retires, we feel the debt that they have acquired from this surplus of funds is wrong. The only real proper way that the money should be put into this fund is the same way we do it. There would not be \$1.5 billion, there would be over \$3 billion in there. There would be no reason for not giving our pensioners a better share—no reason at all.

M. Egan: Étant donné la manière dont l'argent a été placé dans cette caisse de pension par les chemins de fer, après qu'une personne ait pris sa retraite, je crois que la dette qu'ils ont contractée de cet excédent de fonds est anormale. La seule manière normale pour investir cet argent dans la caisse est celle que nous suivons. Il n'y aurait pas \$1.5 milliard mais bien \$3 milliards. Il n'y a aucune raison pour que nous n'améliorions pas la situation de nos retraités.

Mr. Trudel: This is something, Mr. Egan, that we will be looking into.

M. Trudel: Nous examinerons ce problème, monsieur Egan.

Mr. Egan: I am certain, sir, you will.

M. Egan: J'en suis certain, monsieur.

Mr. Trudel: I was trying to associate some of the conditions that we are familiar with with the language that you have been using, and that is all I wanted to point out.

M. Trudel: Je tentais d'associer certaines des mesures que nous connaissons bien avec le langage que vous avez utilisé; c'est tout ce que je voulais signaler.

Mr. Egan: I have quoted most of these articles. But I certainly can contact the grass roots and find out, and if I were to find out in the next day or two I certainly would send the information to this Committee.

M. Egan: J'ai cité la plupart de ces articles, mais je pourrais très certainement approfondir la question et envoyer les renseignements d'ici un ou deux jours au Comité.

[Text]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Egan.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Egan, this is the first chance your local has had of appearing in front of a Committee such as this. Have you ever asked in the past for that opportunity?

Mr. Egan: No, we have not.

Mr. Portelance: It is the first time you have asked?

Mr. Egan: It is the first time.

Mr. Portelance: Thank you.

Mr. Skoberg: I notice in Mr. Egan's presentation on page 4:

2. The Canadian National Pension Plan should be divorced from the Canada Pension Plan and handled separately as the employees own personal plan.

Mr. Egan, do you believe the majority of the employees across the CN system would be prepared to make a greater contribution and have this plan separately handled—which would be the result in the final analysis?

Mr. Egan: Yes, I know it would result in that in the final analysis, Mr. Skoberg. But the Canadian National Pension Plan should be divorced from the Canada Pension Plan. All right, we may pay a little bit more, but we would have two plans.

Mr. Skoberg: Is this your own opinion, or are you speaking for the membership at this particular time?

Mr. Egan: I believe I am speaking for the membership at this particular time. The membership is quite explicit on this.

Mr. Skoberg: This is a very contentious issue across the system, as you well know.

Mr. Egan: It is a very contentious issue.

Mr. Skoberg: Mr. Egan, do the members you are representing in this brief believe that the pension plan should be negotiable?

Mr. Egan: It certainly should be a negotiable item. It certainly should.

[Interpretation]

M. Trudel: Merci, monsieur Egan.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Egan, c'est la première occasion qui est donnée à votre organisme de paraître devant ce Comité. Avez-vous déjà demandé comparaître devant nous?

M. Egan: Non.

M. Portelance: C'est la première fois que vous faites la demande?

M. Egan: En effet.

M. Portelance: Merci.

M. Skoberg: Je lis à la page quatre du rapport de Egan:

2. Le programme de pension du Canadien National devrait être séparé du régime des pensions du Canada et géré séparément comme les régimes individuels des employés.

Monsieur Egan, pensez-vous que la majorité des employés du système du Canadien National serait prête à apporter des contributions plus importantes? Accepterait-elle que ce programme soit géré séparément? Finalement c'est à cela qu'on arriverait.

M. Egan: Oui, je sais que c'est à cela qu'on arriverait, monsieur Skoberg. Mais le programme de pension du Canadien National devrait être séparé du régime des pensions du Canada. D'accord, nous paierons un peu plus, mais nous aurons deux régimes différents.

M. Skoberg: Est-ce votre propre opinion ou parlez-vous au nom des autres membres?

M. Egan: Je crois que je parle au nom des autres membres.

M. Skoberg: Il y a là un contentieux important, vous le savez certainement.

M. Egan: En effet.

M. Skoberg: Monsieur Egan, les membres que vous représentez pensent-ils que le régime de pension devrait être négociable?

M. Egan: Bien sûr.

te]

Mr. Skoberg: Those are the only two questions, Mr. Birman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

130

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Egan, you refer in your proposal to the fund becoming a financial corporation administered by a board of directors equally divided between the employees and management, with a team of actuaries and so on to administer the funds. Going through these briefs of course I suppose each organization, is concerned with their individual interest, but they do not seem to be concerned with over-all interest of pensioners.

We have had briefs from two people representing pensioners who feel that even though you increase the award so that the employees and the company would have equal representation—they have made the broad statement, not quite as broad as some of your statements, I will admit, that they have no faith in neither the company nor the employee officials doing anything for the retired pensioners. They have suggested that there should be a further change in the Board. Would you agree that the pensioners should have some representation on this Board?

Mr. Egan: I most definitely agree to this.

Mr. Thomas (Moncton): But you do not refer to it here?

Mr. Egan: No, I do not refer to it here because I wanted to make this brief as short as possible so I would not be wasting too much of your time, but Mr. Vance stressed this point and I go along with it. I think it would be a very good idea. There should be a pensioner on that Board.

Mr. Thomas (Moncton): If, and again, Mr. Egan, in the changes you recommend here, I do not see where you actually recommend much to help the pensioner other than that you point up the fact that pensioners are now living on very small pensions. Even if a new agreement were drawn up with the Company, if the contract were renegotiated, the Company actually is going up to its agreement providing the pension they need to provide. How would this help the man who has been on a low pension for 25 years? What relief would this give him?

[Interprétation]

M. Skoberg: J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions à poser?

M. Thomas (Moncton): Monsieur Egan, vous faites allusion dans votre proposition au fait que la caisse deviendrait une société financière gérée par un conseil d'administration divisé également entre les employés et la direction, avec une équipe d'actuaire etc. qui gérerait les fonds. Si l'on étudie ces mémoires, bien sûr, on s'apercevra je suppose que chaque organisme s'inquiète de ses intérêts personnels et semble se désintéresser de l'intérêt général des retraités.

Nous avons reçu des mémoires de deux représentants de retraités qui estiment que même si on augmente les effectifs de la Commission de sorte que les employés et la direction disposent d'un nombre égal de représentants, ils doutent fort que la société ou les représentants des employés puissent faire quelque chose pour les travailleurs à la retraite; c'est ce qu'ils ont déclaré en termes généraux, peut-être pas aussi généraux que les termes de votre déclaration. Ils proposent que l'on devrait apporter d'autres modifications au statut de la Commission. Accepteriez-vous que les retraités soient représentés au sein de cette Commission?

M. Egan: Certainement, je souscris à votre proposition.

M. Thomas (Moncton): Mais vous n'en parlez pas dans votre mémoire?

M. Egan: Non, je n'en ai pas parlé dans le mémoire parce que je voulais que celui-ci soit aussi bref que possible pour vous épargner du temps, mais M. Vance a souligné ce point et je me rallie à son opinion. Je pense que c'est là une idée excellente. Un retraité devrait siéger à cette Commission.

M. Thomas (Moncton): Encore une fois, M. Egan, je ne vois pas en quoi les changements que vous proposez pourraient apporter une aide aux retraités en dehors de ce que vous avancez et que les pensionnés vivent à l'heure actuelle d'une rente très maigre. Même si une nouvelle entente était conclue avec la société, si le contrat était négocié à nouveau, la compagnie respecte en fait ses engagements et paie les pensions qu'elle avait promis de verser. Comment cela pourrait-il venir en aide à une personne qui subsiste à l'aide de pension depuis 25 ans?

[Text]

Mr. Egan: As we go into the brief again, if the Board were set up to look into the meagre pensions that the pensioners are living on, with an equal voice in the fund and proper administration and such, these pensions would be increased to the employees previously pensioned. They could be increased possibly to 35 per cent, may be 40 per cent and be coupled with a yardstick based on the cost of living index. They would normally go up with the cost of living index. The immediate thing is to get them a better piece of this pie; there is lots of it there.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Egan, to be absolutely fair in this matter, you would also have to take into account the decrease in purchasing power of the dollar and so on between 1935 and today. In other words, if you wanted to be absolutely fair in this, that pension should be adjusted on the basis of 1970 earnings.

Mr. Egan: That is right; it should be.

Mr. Thomas (Moncton): Would the people who are the present employees be prepared to pay? This would no doubt increase the contribution, the amount that the present employees had to contribute. Would they be prepared to go along with this to help the pensioner?

Mr. Egan: If there were better management, if it were managed by a team of actuaries. I can take \$1,000 downtown to a financial house and they will guarantee me 12 per cent on my money. They will also guarantee me a plan to double my money every five years.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but Mr. Egan, that was not always so.

Mr. Egan: No, I know.

Mr. Thomas (Moncton): Up until six months ago you could invest your money in equity stocks and—

Mr. Egan: So why are we not doing this even now?

Mr. Thomas (Moncton): I beg your pardon.

Mr. Egan: Why is our money not being invested like this now?

Mr. Thomas (Moncton): I cannot tell you that, Mr. Egan. I am not going into the merits or demerits of the investment plan of the fund, but what I am saying is that it cannot be all one way. I think you will find

[Interpretation]

M. Egan: Reprenons le mémoire. Si la Commission devait étudier les maigres pensions qui sont assues aux retraités, et si ceux-ci avaient une voix égale au chapitre et un droit de regard sur l'administration, augmenterait les pensions des employés qui ont leur retraite précédemment. On pourrait ainsi arriver à une augmentation de 35 p. 100 ou de 40 p. 100 des pensions lesquelles connaîtraient des augmentations proportionnelles à l'indice d'augmentation du coût de la vie. La première chose à faire c'est de leur offrir la meilleure part du gâteau.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Egan, pour être juste, il faudrait également tenir compte de la diminution du pouvoir d'achat du dollar de 1935 à aujourd'hui autrement dit, que la pension soit adaptée au niveau des revenus en 1970.

M. Egan: C'est exact, je me rallie à votre opinion.

M. Thomas (Moncton): Les employés en seraient-ils prêts à payer? Sans aucun doute, ils hausseraient leur cotisation. Seraient-ils prêts à l'accepter pour aider les pensionnés?

M. Egan: Si l'on disposait d'une meilleure gestion, elle était confiée à une équipe d'actuaire. Je pourrais placer \$1,000 dans une institution financière qui garantirait 12 p. 100. Elle garantirait même un rendement permettant de doubler mon capital au bout de 5 ans.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais cela n'a toujours été le cas.

M. Egan: En effet.

M. Thomas (Moncton): Il y a encore 6 mois, vous pouviez acheter des actions et...

M. Egan: Pourquoi ne le faisons-nous pas maintenant?

M. Thomas (Moncton): Je m'excuse.

M. Egan: Pourquoi ne place-t-on pas notre argent de cette façon présentement?

M. Thomas (Moncton): Je n'en sais rien, monsieur Egan. Je n'ai pas l'intention de faire la thèse et l'analyse du plan d'investissement de la caisse mais je pense que l'on ne peut pas tout schématiser. Je crois qu'il

[texte]

at if you make the changes you suggest, the employees are going to have to make extra contributions.

Mr. Egan: I believe the employees who are working now are making a fair wage. I am almost sure there could be no objection to raising their payments a little more. I am almost certain.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Egan.

The Chairman: Mr. Turner?

1135

Mr. Turner (London East): Mr. Egan, following the question Mr. Portelance asked you, did you ever appear before the Board or Committee. Has your local ever made a submission through your general chairman to the general committee when it meets?

Mr. Egan: I am almost sure they have. You are going to have to pardon me here. I only came to this company four years ago from the Canadian Pacific railway, but I believe in the Minutes of previous meetings there was talk of trying to increase the pensions and those Minutes were passed unanimously at the lodge meetings and they were sent through.

Mr. Turner (London East): They go through, your local chairman takes it down to the general committee; the general committee makes the recommendation?

Mr. Egan: They make the recommendations.

Mr. Turner (London East): Then it goes from the general chairman to the General Chairmen's Association and they make the submissions on behalf of the CNR employees to the Pension Board? Is that right?

Mr. Egan: That is right. Then they are turned down.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

The Chairman: Mr. Grills.

Mr. Grills: On page 3, Mr. Egan, I notice you suggest the widow will receive 100 per cent pension. I question your thinking there, not that we do not all love

[Interprétation]

l'on met en œuvre les modifications que vous proposez, les employés seront appelés à cotiser davantage.

M. Egan: J'ai l'impression que les employés en service gagnent un salaire très raisonnable. Je suis presque certain qu'on ne verrait aucune objection à élever quelque peu leur cotisation. J'en suis presque sûr.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie, monsieur Egan.

Le président: Monsieur Turner?

M. Turner (London East): Monsieur Egan à la suite de la question que vous a posée M. Portelance, je vous demanderais si vous n'avez jamais sollicité de comparaître devant la Commission ou le Comité? Votre unité syndicale n'a-t-elle jamais entrepris des démarches par l'entremise de votre président général auprès du comité général lorsqu'il se réunit?

M. Egan: Cela me semble presque certain. Vous devrez m'excuser. Il n'y a que 4 ans que je suis au service de la société. Auparavant je travaillais pour le Canadien Pacifique mais je crois que les comptes rendus des réunions précédentes indiquent que l'on a abordé le problème de l'augmentation des pensions, comptes rendus qui ont été acceptés à l'unanimité aux réunions locales et ils ont été déposés.

M. Turner (London East): Ils sont adoptés, votre président local les dépose devant le comité général; le comité général fait la recommandation?

M. Egan: Oui, ils font les recommandations.

M. Turner (London East): Cela passe ensuite du président général à l'Association des présidents généraux qui présentent la recommandation à la Commission des pensions au nom des employés du CN? Est-ce exact?

M. Egan: Exact. Ensuite elles sont rejetées.

M. Turner (London East): Je vous remercie.

Le président: Monsieur Grills.

M. Grills: A la page 3, monsieur Egan, je note que vous proposez qu'une pension de 100 p. 100 soit accordée aux veuves. Je puis souscrire à votre opinion

[Text]

the widows, but in the majority of pension schemes that we see around here, 75 per cent seems to be what is suggested.

I noticed that in several of the other briefs. It would seem to me that 75 per cent was more realistic. After all, suppose a widow were bereaved at quite a young age, would be quite a drag on your fund.

Mr. Egan: All right; I will not quibble about 25 per cent, give 75 per cent. I will be happy, but may I stress something? Will you tell me please, does the cost of living go down for this widow? Do her children go out to work the moment her husband dies or does she still have to stay at home and raise her family, as she was when her husband was out working 24 hours a day, 7 days a week, not be receiving the amount of money that he brought home?

Mr. Grills: I am thinking in general terms of across the board. Of course there are exceptions to the rule. In the case of some of the families, they could possibly get some other benefits.

Mr. Egan: Oh, yes, I know many of them are down the gutter, very many. There are quite a few.

Mr. Grills: I was not thinking of creating any hardship, but it seems to me that you are creating something that perhaps is not realistic.

Mr. Egan: I would go along with 75 per cent. I certainly would. At least it is better than what they are getting.

Mr. Grills: Yes, I agree that 50 per cent is not sufficient. It seems to me that if you are going to review pensions quarterly, you would never have one settled before another one would come up.

Mr. Egan: It should be a negotiable item and that is a good time to do it. If you are going to fight, you might as well fight every quarter.

Mr. Grills: I do not agree with you, but very good, thank you.

Mr. Egan: It is nothing but a hardship. We will have to help these widows, really we will. All right, they may be young; they may be elderly, but still and all if I were to get killed tomorrow on a train going no matter where, my wife being one year younger than me with five children at home to receive only the

[Interpretation]

que ce n'est pas que nous n'aimons pas les veuves, mais la plupart des régimes de pension semblent accorder la veuve une pension de 75 p. 100. C'est là la proposition d'un bon nombre d'autres mémoires. Soixante-quinze p. 100 m'apparaît comme un chiffre plus réaliste. Après tout, à supposer qu'une personne devienne veuve assez jeune cela entraînerait un fardeau considérable pour votre caisse.

M. Egan: C'est bien. Je ne vais pas me chamailler pour 25 p. 100, donnez-leur 75 p. 100. J'en suis heureux, mais pourrais-je attirer votre attention sur un autre problème? Pensez-vous que le coût de la vie baisse pour la veuve en question? Ses enfants vont-ils au travail aussitôt après la mort de son époux ou doit-elle toujours rester au foyer pour élever sa famille de la même façon qu'elle le faisait lorsque son mari travaillait 24 heures par jour et 7 jours par semaine sans disposer de la somme qu'il rapportait à la maison?

M. Grills: Je parle de façon générale. Il y a bien des exceptions à la règle. Mais certaines familles pourraient obtenir sans doute, d'autres prestations.

M. Egan: Bien sûr, bon nombre d'entre eux sont dans la fange.

M. Grills: Je n'ai pas l'intention de compliquer les choses, mais il me semble que vous adoptez une attitude peu réaliste.

M. Egan: Oh j'accepterais 75 p. 100. Ce serait de toute façon mieux que ce qu'elles ont.

M. Grills: Oui, je reconnais que 50 p. 100 est insuffisant.

Il me semble que si l'on revisait les pensions trimestriellement, on n'en finirait jamais.

M. Egan: C'est là une question négociable et je pense que le moment est venu de la négocier. Si vous êtes décidés à lutter, autant lutter tous les trois mois.

M. Grills: Je ne peux accepter votre point de vue. Néanmoins je vous remercie.

M. Egan: C'est la misère absolue. Nous devrions tous tard venir en aide à ces veuves. Bien sûr, elles peuvent être jeunes, plus âgées, il n'en reste pas moins que si je devais mourir demain dans le train, par exemple, ma femme ayant un an de moins que moi et 5 enfants à élever pourrait-elle se tirer d'affaire?

[Texte]

amount of money that I have put into my pension plan, will you please tell me what she would do?

Mr. Grills: I do not say it is adequate now; not at all, but I do not think you can talk 100 per cent and sell the idea across the board.

Mr. Egan: That is going to be a hard item to sell.

Mr. Grills: I think 75 per cent probably you could.

Mr. Egan: With 75 per cent we are getting our foot in the door. This is the idea.

Mr. Grills: Very good.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? I want to thank you very much, Mr. Egan.

Mr. Egan: Thank you, sir.

● 1140

The Chairman: Now I will call upon Mr. Dekoninck. Mr. Dekoninck is going to give us a summary of his brief. He is not going to read it.

M. Dekoninck (président, Sous-comité législatif provincial du Québec): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, permettez-moi, tout d'abord, d'établir la raison de ma présence ici aujourd'hui.

En ma qualité de président du sous-comité législatif provincial du Québec, dont la représentation des travailleurs ferroviaires du National Canadien est majoritaire, j'ai dû, depuis 1966, tenir compte d'une motion qui a été répétée à chacune de nos conventions régulières et intérimaires convoquées alors par la *Brotherhood of Railroad Trainmen*. Celle-ci est une demande d'amélioration des bénéfices de retraite ainsi qu'une diminution de l'âge y donnant droit et ceci, sans sanction monétaire.

Since I am here today, I shall establish my standing. I hold the office of Chairman of the Quebec Provincial Sub-Legislative Board, and from 1966 a motion has been progressed at all our interim and regular meetings, convened at that time by the *Brotherhood of*

[Interprétation]

les sommes qui lui seraient versées en vertu de mon régime de pension, pourriez-vous me dire comment elle pourrait s'en tirer?

M. Grills: Je ne dis pas que le régime soit adapté aux besoins à l'heure actuelle, tout au contraire, mais je ne crois pas que l'on puisse proposer une pension de 100 p. 100 si l'on veut arriver à des résultats avec la Commission.

M. Egan: De toute façon il serait difficile d'en arriver à un résultat.

M. Grills: Je crois qu'on pourrait y arriver avec 75 p. 100, peut-être.

M. Egan: Soixante-quinze p. 100 nous permettrait de mettre le pied dans l'étrier, c'est là l'idée.

M. Grills: Parfait.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs? Je tiens à vous remercier chaleureusement, monsieur Egan.

M. Egan: Je vous remercie, monsieur.

Le président: A présent, je demanderai à M. Dekoninck, de prendre la parole. Il nous donnera un exposé sommaire de son mémoire, sans le lire toutefois. Monsieur Dekoninck.

M. Dekoninck (Chairman, Quebec Sub-Legislative Board): Mr. Chairman, members of the Committee, first of all let me tell you why I am here today.

As Chairman of the provincial sublegislative board of Quebec where workers of the Canadian National Railways hold the majority, I had to take into account ever since 1966 a motion which was presented at each and every one of our regular and interim assemblies which were convened, at the time, by the *Brotherhood of Railroad Trainmen*. This was a request for increasing pension plan benefits as well as lowering the retirement age, this without any additional contribution.

Puisque je compare aujourd'hui en qualité de témoin permettez-moi d'établir mon identité. Je suis président du sous-comité législatif provincial du Québec et, depuis 1966, une motion a été présentée à nos assemblées intérimaires et régulières, convoquées alors

[Text]

Railroad Trainmen, concerning a request for improved pension benefits and also rejuvenated age of those who wish to go on their pension without financial sanction.

Le mémoire que j'ai soumis à votre Comité, résume en fait les demandes qui me sont parvenues de diverses parties du Canada. C'est donc la similitude de ces demandes avec celles des Québécois qui a motivé la teneur du mémoire.

The brief I have submitted is a summary of all the requests that have been made across Canada, and I had to follow a line to make one submission.

Nous considérons que la question des pensions revêt une importance primordiale, en raison de l'avènement des changements technologiques et de l'abandon de nombreux services ferroviaires, ce fait provoque un accroissement du nombre des sans-travail. Nous savons tous que le chômage au Canada est en voie de devenir un cancer social. Ne croyez-vous pas que si le travailleur des chemins de fer quitte le monde du travail plus tôt, il pourra, grâce à une pension adéquate, rencontrer les exigences financières de la vie d'aujourd'hui et de demain. Cela exigerait l'embauchage de jeunes qui demandent d'entrer dans le monde du travail, et par le fait même, fournirait une bonne solution au problème du chômage.

En ce qui concerne le fonds de pension du Canadien-National, vu les sommes d'argent considérables versées par ceux qui y contribuent, nous croyons normal de demander un rapport détaillé annuel des investissements et de la croissance du fonds pour chaque souscripteur. Nous insistons également pour qu'un amendement soit apporté afin que les comités négociateurs du régime des pensions soient représentés également et qu'un agent neutre, nommé par le gouvernement, assiste aux négociations.

Il existe présentement au Canada et surtout dans le domaine du travail qui nous intéresse, une inquiétude morale vis-à-vis de notre avenir. Ce souci provient de l'augmentation future du coût de la vie et de l'inertie des pensions de retraite d'hier.

Je crois que dans le contexte moderne où l'on cherche à trouver des employés plus jeunes à tous les niveaux, le travailleur des chemins de fer ne doit pas être tenu à l'écart.

I appreciate the fact of being invited to this Committee. I did not go into specific details or figures because when I figure I may be on a hot seat I like to

[Interpretation]

par la «Brotherhood of Railroad Trainmen», relativement à une demande visant à améliorer les pensions de pension et à réduire l'âge de la retraite pour ceux qui désirent prendre leur retraite sans subir de préjudice financier.

The brief that I have submitted to your Committee summarizes the request received from various areas of Canada. Therefore it is the similarity of these requests with those from Quebec which has motivated the contents of the brief.

Le mémoire que j'ai soumis à votre Comité est un résumé de toutes les requêtes qui ont été présentées d'un bout à l'autre du Canada; je me suis inspiré de toutes ces demandes pour rédiger mon mémoire.

We consider that the question of pensions is of the utmost importance, because of the technological changes, the suppression of many train services which bring about an increase in unemployment. We know that unemployment in Canada is becoming a social cancer. Don't you believe that if the trainman leaves the working market earlier, he will be able to live through an adequate pension, to meet the financial requirements of today's and tomorrow's life. That would require the hiring of young people who are looking for a job and it would constitute a good solution to the problem of unemployment.

As far as the Canadian National Pension Fund is concerned, considering the substantial contribution, we consider in order to request a detailed report on the investment and the expansion of the funds for each contributor. We also insist that an amendment be brought so that the negotiating committee of the pension plan be equally represented and that a neutral officer, appointed by the Government, participate in the talks.

There is presently in Canada and especially in the labor world a moral concern caused by our future. This concern comes from the future increase in the cost of living and from the inertia of yesterday's pension plans. I believe that in the new era when we are trying to find younger employees at all levels, railway employees should not be excluded from the general tendency.

Je suis heureux d'avoir été invité à me présenter devant vous. Je ne suis pas entré dans les détails et n'ai pas donné de chiffres précis car lorsque je cr

exte]

we all the information—I leave that to the worthy representatives of the CNR—as I am an employee of the Canadian Pacific Railway. I thank you very much gentlemen and I hope that this Committee will help us in our endeavours in order to bring about social justice, I thank you.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Monsieur Dekoninck, s'il n'y avait pas de fonds de pension, est-ce que les salaires négociés seraient plus élevés?

M. Dekoninck: Tout dépend, lors de l'avènement des pensions, on a dû soustraire des augmentations obtenues au moyen de conventions collectives, un certain montant destiné à améliorer le régime des pensions. Il y a environ 35 ans de cela.

M. Trudel: Maintenant, ça ne répond pas directement à la question que j'ai posée, à savoir s'il n'y avait pas de fonds de pension, d'après vous les salaires seraient-ils supérieurs aux salaires actuels?

M. Dekoninck: Dans la société actuelle, il aurait fallu qu'ils soient supérieurs, s'il n'y avait pas de sécurité.

M. Trudel: D'accord. Si j'ai bien compris vous demandez un rapport détaillé annuel.

M. Dekoninck: Oui.

M. Trudel: Maintenant, je crois, et vous pourrez me dire si mes renseignements ne sont pas exacts, que chaque employé obtient actuellement un rapport de son argent investi dans le fonds de pension.

M. Dekoninck: Oui. L'employé reçoit une feuille qui indique le montant souscrit durant l'année.

M. Trudel: Si vous recevez déjà un rapport détaillé, voudriez-vous inclure d'autre que ce qui figure déjà sur la formule?

M. Dekoninck: Nous aimerions que l'employeur qui contribue au fonds de pension soit renseigné. Vu les sommes considérables que les employés contribuent aux fonds de pension, cela prend l'envergure d'une banque qui soumet un état de compte mensuel aux déposants.

[Interprétation]

être seul j'aime avoir tous les renseignements. Je laisse cette tâche aux représentants du Canadien national puisque je suis moi-même employé du Canadien pacifique. Je vous remercie beaucoup, messieurs, et j'espère que ce Comité nous aidera dans notre tâche afin que nous puissions faire régner la justice sociale. Merci.

The Chairman: Thank you very much Mr. Dekoninck. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Dekoninck, would the negotiated salaries be higher if there were no pension funds?

Mr. Dekoninck: It depends. When the implementation of the pension plans came about, they had to subtract from the increases obtained through collective bargaining certain amounts aimed at improving the pension plan. This was about 35 years ago.

Mr. Trudel: This does not directly answer my question. If there were no pension plans, do you think the salaries would be higher than they are today?

Mr. Dekoninck: In today's world the salaries would have had to be higher, if there had been no security.

Mr. Trudel: Right. If I understand you well, you are requesting an annual detailed report.

Mr. Dekoninck: Yes.

Mr. Trudel: Now, I believe, and correct me if my information is not accurate, that each employee presently obtains a report on the contribution he has made to the pension plan.

Mr. Dekoninck: Yes, the employee receives a sheet showing the amount of his contribution during the year.

Mr. Trudel: If you already receive a detailed report, what would you like to have included apart from what is presently on the form?

Mr. Dekoninck: We would like that the employer who contributes to the pension plan be informed. Taking into account the substantial sums which the employees invest in the pension plan, it is just like a bank submitting a monthly statement to the con-

[Text]

Ainsi les gens ne parleront pas à tort et à travers des fonds de pension. Les gens exigent aujourd'hui une meilleure information.

M. Trudel: Si je comprends bien, vous suggérez, ni plus ni moins un rapport annuel des investissements du fonds de pension.

M. Dekoninck: Oui. Une formule identique à celle que j'ai reçue ici, qui nous montrerait l'état de santé ou de maladie de la caisse.

M. Trudel: Monsieur Dekoninck, depuis combien de temps êtes-vous à l'emploi de la compagnie?

M. Dekoninck: Je suis à l'emploi du Canadien Pacifique depuis 1940.

M. Trudel: Dans votre fonds de pension existe-t-il la possibilité de choisir le nombre de paiements minimums que vous allez recevoir à votre retraite, même s'il y avait décès, soit cinq ans, dix ans ou quinze ans. Je sais que cela existe dans certains fonds de pension de chemins de fer. Est-ce que cela existe dans votre compagnie?

M. Dekoninck: Vous parlez du régime de pension du Pacifique Canadien?

M. Trudel: Oui. Vous travaillez au Pacifique Canadien?

M. Dekoninck: Moi, je travaille pour le Pacifique Canadien et cela n'existe pas.

M. Trudel: Cela n'existe pas?

M. Dekoninck: On nous dit ce que nous recevrons selon le régime établi.

M. Trudel: Supposons, monsieur Dekoninck, que vous avez versé une somme de \$5,000 au fonds de retraite; vous vous retirez. Si vous décédez après avoir retiré un chèque, les primes que vous avez versées, sont-elles payables à votre succession?

M. Dekoninck: Si un homme décède après avoir retiré un mois de pension, le montant qui reste dans le fonds est remis à la succession.

M. Trudel: Si quelqu'un survit?

M. Dekoninck: La personne reçoit la moitié de la pension payée lors du décès du souscripteur.

[Interpretation]

tributors. In this way, people will know what they talking about. Today, everybody wants a bet information.

Mr. Trudel: If I understand you well you suggest annual report on the investments in the pension p

Mr. Dekoninck: Yes. A form which will be similar the one I received here and which would show us situation of the funds.

Mr. Trudel: Mr. Dekoninck, how long have you b working for the company?

Mr. Dekoninck: I have been working with Canadian Pacific since 1940.

Mr. Trudel: Is there in your pension funds an opt to choose the number of minimum payments you get at your retirement, even in case of death, that is say 5, 10 or 15 years. I know this system is applied some railway pension plans. Does it exist in company you are working for?

Mr. Dekoninck: Are you speaking about Canadian Pacific pension plan?

Mr. Trudel: Yes. You are working for the Canad Pacific?

Mr. Dekoninck: I am with the Canadian Pacific that does not exist.

Mr. Trudel: That does not exist?

Mr. Dekoninck: We are told what we will receive according to the established plan.

Mr. Trudel: Let us suppose, Mr. Dekoninck, that you have contributed \$5,000 to the pension fund, you retire. If you die after having drawn a cheque, your estate receive the full payments?

Mr. Dekoninck: If somebody dies after having drawn one month's pension, the rest of the contributions then given to the estate.

Mr. Trudel: If someone survives?

Mr. Dekoninck: The person receives half of pension paid at the time of the subscriber's death.

texte]

M. Trudel: A vie?

M. Dekoninck: A vie, ou jusqu'à un nouveau mariage.

M. Trudel: Maintenant, retirez-vous ou y a-t-il des clauses dans votre régime de retraite qui vous permettent de recevoir ce qui a été accumulé pour vous par la compagnie ou les intérêts des investissements?

M. Dekoninck: Au point de vue des pensions du Pacifique Canadien, ce n'est pas parce que je ne veux pas, mais je préfère ne pas discuter de la compagnie, car je crois que ceci sera fait dans un avenir assez rapproché.

M. Trudel: Ils vont nous soumettre un mémoire ou quelqu'un pourra probablement nous donner le renseignement dont nous avons besoin.

M. Dekoninck: Oui. Je ne veux pas créer une controverse entre les plans du Pacifique Canadien ou le National Canadien.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Thomas (Moncton).

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, Mr. Dekoninck. Just one or two short questions, Mr. Dekoninck, through the Chairman.

You have five recommendations here as to how the plan should be improved. The first is to increase the benefits up to 2 per cent instead of the present basis, then you go on to refer to the cost of living clause and so on. Your final recommendation is:

All improvements to be retroactive to cover those persons on pension.

Are you referring there only to the adjustments to the cost of living, or would you go back to the pensioners in the 1935 and 1952 plans who are receiving pensions and make them a lump-sum payment based on 2 per cent instead of their present 1 per cent or 1.5 per cent or whatever the existing contract is?

Mr. Dekoninck: I feel that the first two words of that recommendation, "all improvements" should be applied to those who are presently on pension who have to cope with the increase in the cost of living

[Interprétation]

Mr. Trudel: For life?

Mr. Dekoninck: For life, or until the widow would remarry.

Mr. Trudel: Now, could you draw, or are there any clauses in your pension plan which would allow you to receive what has been accrued for you by the company, or the interest on the investment?

Mr. Dekoninck: As far as the Canadian Pacific pensions are concerned, it is not because I do not want to, but I would prefer not to discuss the company's case because I think this will be done in the not too distant future.

Mr. Trudel: They will submit a brief to us or somebody will be able to hand us the information which we require.

Mr. Dekoninck: Yes. I would not want to raise any controversy between the plans of the Canadian Pacific and Canadian National.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Thomas (Moncton).

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, M. Dekoninck. J'aimerais vous poser quelques brèves questions, monsieur Dekoninck, par l'entremise du président.

Vous annoncez cinq recommandations sur la façon éventuelle d'améliorer le régime. D'abord augmenter les prestations d'au moins 2 p. 100 à la place du taux actuel puis vous parlez de l'article sur l'augmentation du coût de la vie etc. Votre dernière recommandation stipule que:

Toutes les améliorations seront rétroactives et s'appliqueront aux pensionnés actuels.

S'agit-il uniquement de l'ajustement au coût de la vie, ou serait-on remonter aux pensionnés du régime de 1935 et de 1952 qui retirent des pensions, et est-ce que vous leur donneriez une somme globale fondée sur l'augmentation de 2 p. 100 à la place du taux actuel de 1 p. 100 ou de 1.5 p. 100 ou le taux indiqué par le contrat existant?

M. Dekoninck: J'estime pour ma part que les deux premiers termes de la recommandation «toutes les améliorations» devraient s'appliquer aux pensionnés actuels qui ont à faire face à l'augmentation du coût

[Text]

today. We should use any means of helping those people who are as deserving as the ones who are contributing today.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, I think I understand that point Mr. Dekoninck. In other words, you are suggesting something similar to the adjustment in government pensions recently. But what about those pensioners whose basis of entitlement was 1 per cent or 1.5 per cent? Would it not follow that you would adjust their pension on the basis of a 2 per cent entitlement?

Mr. Dekoninck: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Then you would make it retroactive to the day they joined the plan? Back to the date of entitlement?

Mr. Dekoninck: Yes, that is right.

Mr. Thomas (Moncton): Just one other short question, through the Chairman.

Your statement, in answer to Mr. Trudel, was that salaries would probably have been higher if there were a new pension because actually pension is considered as part of your salary and now that you have that security then your salaries are adjusted normally.

● 1155

It interests me to hear all this talk about investments and more money should have been earned on the fund but up to now I have not heard anybody say or tell us what would happen if the investment market had all gone to pot and the investments had gone down. Conversely, if the Committee recommended and the government decided to make all these increases in pensions, would it be fair then to say to the employees that as we have adjusted this part of your contract, therefore your wage demands should be held to a minimum? You cannot have it both ways, can you?

Mr. Dekoninck: Wage demands are one negotiation and a pension plan is another. I do not see that one should be increased while the other one suffers.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but Mr. Dekoninck, is it not the position of the pension organizations that

[Interpretation]

de la vie à l'heure actuelle. Il faudrait prendre tous moyens possible pour aider ces gens dont le cas est aussi méritoire que les cotisants actuels.

M. Thomas (Moncton): Oui, monsieur Dekoninck, vous pouvez comprendre cela. Autrement dit, vous suggérez quelque chose de semblable aux ajustements apportés récemment aux pensions des fonctionnaires du gouvernement. Mais que dire des pensionnés dont les droits à la pension étaient de 1 p. 100 ou de 1.5 100? Est-ce qu'il ne s'ensuivrait pas qu'il faudrait rajuster leur pension sur une base d'admissibilité de 2 p. 100?

M. Dekoninck: Oui.

M. Thomas (Moncton): Alors ce serait avec rétroactivité à partir du moment où ils ont contribué au régime, c'est-à-dire à partir de la date de l'admissibilité à la retraite?

M. Dekoninck: Oui, c'est exact.

M. Thomas (Moncton): J'aimerais poser une autre petite question, par l'entremise du président.

Vous avez dit, en réponse à M. Trudel, que les salaires auraient probablement été plus élevés s'il avait eu une nouvelle pension, car en fait les pensions sont considérées comme une partie du salaire, en fait et maintenant que vous avez cet élément de sécurité, vos salaires sont ajustés normalement.

On a parlé beaucoup d'investissement, à savoir que le fonds aurait dû rapporter davantage, mais jusqu'à présent personne n'a dit ce qui arriverait si le marché de l'investissement s'était effondré et les investissements avaient accusé une baisse. Inversement, si le Comité recommande et le gouvernement décide d'accorder des augmentations de pension, serait-il justifié de dire aux employés que puisque nous avons ajusté une partie de votre contrat, par conséquent, vos demandes de salaire devraient être maintenues au minimum? On ne peut pas en remettre sur les deux côtés du tableau, n'est-ce pas?

M. Dekoninck: Les demandes d'augmentation de salaire constituent un article de négociation et le régime de fonds de pension en est un de négociation. Je ne pense pas qu'on devrait augmenter l'un au détriment de l'autre.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais monsieur Dekoninck, n'est-ce pas la position des organisations

[Texte]

They are entitled to this money because it is in effect deferred wages? Had they had the pension plan, they would have had this money in higher wages. The two, as I have understood the briefs, whether they are separate negotiations or not, are very closely interrelated.

Mr. Dekoninck: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): We have had suggestions that the civil service pension plan is better than that of the CNR but the civil service reply is that we have the better pension plan because our salary scale has always been lower. So I think there is a very definite interrelationship. I am just wondering, would employers agree to hold wage demands level if their pension were increased?

Mr. Dekoninck: Not sitting on the negotiation committees, I cannot set rules.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Dekoninck.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Dekoninck, with regard to your suggestion "C":

Voluntary retirement at age of 55 with no reduction for early retirement.

You acknowledge that early retirement due to the pensioner being in a position to receive the pension for a longer period would cost the fund more money. You accept that, but you say in essence that the fund is large enough now to cover that additional cost. Am I right in assuming that?

Mr. Dekoninck: As I said before, not receiving an annual statement of the pension fund, we have to presume that the amounts accumulated in there are enormous enough to promote an increase in pension benefits. This is why I ask that a statement should be issued to everybody to show the health of the plan or not.

Mr. Horner: I think that most members of the Committee could readily agree with that suggestion. The CNR has a retirement plan and the figure used generally, the total number is 85—your age and years of service. Has the CPR got a similar figure?

[Interprétation]

de fonds de retraite, qu'on a droit à cet argent parce qu'il s'agit en fait de traitements différés? Si on n'avait pas le régime de pensions, on aurait cet argent sous forme de salaires plus élevés. Si j'ai bien compris les mémoires, les deux éléments, qu'ils soient négociés séparément ou non, sont intimement reliés.

M. Dekoninck: Oui.

M. Thomas (Moncton): On nous a dit que le régime de pensions de la Fonction publique est préférable au Régime de pensions du National-Canadien. Mais selon la Fonction publique leur pension est plus avantageuse, parce que leur niveau de salaires a toujours été plus bas. Il y a donc une corrélation directe. Est-ce que les employés seraient prêts à réduire leurs demandes d'augmentation de salaire si leurs pensions étaient augmentées?

M. Dekoninck: Comme je ne fais pas partie du comité de négociation, je ne peux pas établir de règlements là-dessus.

M. Thomas (Moncton): Merci, M. Dekoninck.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Dekoninck, pour ce qui est de votre suggestion «C», soit:

La retraite volontaire à l'âge de 55 ans, sans une réduction pour la retraite anticipée.

Vous reconnaissez que la retraite anticipée, en raison du fait que le retraité se trouve en mesure de recevoir une pension pendant plus longtemps, en coûterait plus à la caisse. Vous acceptez cela, mais vous dites essentiellement que la caisse a accumulé suffisamment de fonds à l'heure actuelle pour payer ces frais additionnels, n'est-ce pas?

M. Dekoninck: Comme je l'ai dit auparavant, puisque nous ne recevons pas un état financier annuel de la caisse de retraite, nous devons présumer que les sommes accumulées dans cette caisse de pension sont suffisamment importantes pour justifier une augmentation des prestations. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé qu'un état financier soit donné à tous les employés pour démontrer la situation financière du régime.

M. Horner: Je pense que la plupart des membres du comité seraient d'accord avec cette suggestion.

Le National-Canadien a un plan de retraite et le chiffre qu'on donne normalement, le chiffre total,

[Text]

[Interpretation]

c'est 85, soit un total de l'âge et des années de servi
Le Pacifique-Canadien a-t-il une formule semblabl

Mr. Dekoninck: No.

M. Dekoninck: Non.

Mr. Horner: They have not?

M. Horner: Ils n'en ont pas?

Mr. Dekoninck: No. It is only in the form of a suggestion now. It has not been negotiated.

M. Dekoninck: Non. Je crois que cette formule encore à l'état de projet qui n'a pas encore négocié.

Mr. Horner: Are you suggesting here, in your recommendation "C", that this figure 85 should be reduced to 80 or that the figure 85 be done away with altogether and just the year 55 used as a retirement possibility?

M. Horner: Est-ce que vous suggérez ici, dans vo recommandation «C», que ce chiffre de 85 devrait é réduit à 80, ou qu'on élimine le chiffre 85 co plètement et qu'on emploie 55 ans comme possibi de retraite?

Supposing a person had not, or did not feel that they had, enough years in to receive a large enough pension and wanted to work past 55?

Supposons, qu'une personne n'a pas ou ne croit avoir eu suffisamment d'années de service pour méri une pension suffisante et veut travailler au delà l'âge de 55 ans?

Mr. Dekoninck: Fifty five would not be a compulsory age of retirement but an optional age, providing that amendments would be set up in the plan so that the financial sanction that exists today be eliminated, that there be a reasonable pension. I think that all the demands are towards reason.

M. Dekoninck: L'âge de 55 ans ne serait pas l' obligatoire de la retraite, mais l'âge volontaire condition qu'on ait des amendements dans le régi de pension, pour que les pénalisations financières existent à l'heure actuelle soient éliminées, et qu' ait une pension raisonnable. Je crois que toutes revendications visent la raison.

● 1200

Mr. Horner: Yes. I do not disagree with you, Mr. Dekoninck. I just wanted some clarification and your ideas with regards to Recommendation C. Thank you.

M. Horner: Oui. Je ne vous désapprouve pas, Dekoninck. Je voulais tout simplement avoir un écl cissement et savoir ce que vous pensez de la reco mendation C. Merci.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Yes, very briefly. Do you believe that all pension plans should be negotiable?

M. Skoberg: Brièvement, monsieur le présid. Croyez-vous que tous les régimes de pensions devrai faire l'objet de négociations?

Mr. Dekoninck: Negotiable on an even basis by management and by unions.

M. Dekoninck: Ils devraient faire l'objet de négot tions sur une base égale entre la direction et les sy cats.

Mr. Skoberg: At the present time, of course, as you and I are well aware, pension contributions are a condition of employment.

M. Skoberg: A l'heure actuelle, comme vous et i le savons fort bien, les contributions à la pension s une condition de service.

Mr. Dekoninck: Yes.

M. Dekoninck: Oui.

Mr. Skoberg: Wages are negotiable to the types of agreement I am referring to.

M. Skoberg: Les salaires sont négociables grâce i convention collective.

exte]

Mr. Dekoninck: Yes.

Mr. Skoberg: In view of this pension contribution being a condition of employment do you think the members you are representing and the brief that you presented—those people believe that it should be under the collective agreement?

Mr. Dekoninck: Definitely.

Mr. Skoberg: Another question I would like to ask about the last one, Mr. Chairman, is whether you believe that all moneys earned by the Pension Fund through their investments and so on should be returned to the Pension Fund to be used by the contributors or those already on pension, to better the plan, in other words? Or, could it be used by the Company for operational requirements?

Mr. Dekoninck: I do not feel that pension funds could be used for anything else but payments to the pensioners and with the safest investments possible.

Mr. Skoberg: And returns?

Mr. Dekoninck: And returns to the pension funds. I do not think companies, for instance, should take moneys out of pension funds in order to improve their equipment or anything like that. I think this should be left there to profit the most possible and dedicated to the pension fund.

Mr. Skoberg: Thank you.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Dekoninck, vous travaillez pour la compagnie du Pacifique Canadien; son régime de retraite est-il plus avantageux que celui du National Canadien, d'après vous?

Mr. Dekoninck: Je crois que, ils sont identiques, je ne suis pas sûr, mais je crois que la cotisation est facultative pour le Canadien National et que la contribution est encore de 3, 4, 5, 6 ou 7 pour cent. Contrairement, au Pacifique Canadien c'est uniforme. En 1966, quand on a intégré les deux régimes de retraite, celui du Pacifique Canadien et celui du gouvernement fédéral, on a réduit la contribution des membres à 3.6 pour cent, eux-ci ont été très déçus de ce fait et ont demandé l'augmentation de la contribution soit plus forte que l'on l'a établie à 4.42 pour la compagnie et 1.58 pour le régime fédéral.

[Interprétation]

M. Dekoninck: Oui.

M. Skoberg: Vu que la contribution au régime de pensions est une condition de service, pensez-vous que les membres que vous représentez croient que cela devrait être inclus dans la convention collective?

M. Dekoninck: Certainement.

M. Skoberg: Il y a une autre question que je voulais poser et qui sera ma dernière monsieur le président. Croyez-vous que tout l'argent grâce à ces placements et le reste devrait être remboursé aux fonds de retraite pour être utilisé par les souscripteurs ou les retraités c'est-à-dire pour améliorer le régime? Ou est-ce que la compagnie devrait s'en servir pour ses frais d'exploitation.

M. Dekoninck: Je ne crois pas que la caisse de pension devrait servir à des fins autres que les prestations payées aux retraités et l'argent devrait être bien placé.

M. Skoberg: Et les bénéfices?

M. Dekoninck: Et les bénéfices du fonds de pension aussi. Je ne pense pas que les compagnies, par exemple, devraient retirer de l'argent de la caisse de pension afin d'améliorer leur matériel ou pour toute autre raison de ce genre. Je crois que ceci devrait être laissé à la caisse de retraite pour l'améliorer le plus possible et y être consacré uniquement.

M. Skoberg: Merci.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Dekoninck, you are with the CPR. Is the CPR pension plan more advantageous than that of the CN in your opinion?

Mr. Dekoninck: I think they are identical. I am not sure, but I believe that the contributions at the CN are optional and are still paid on a basis of 3, 4, 5, 6 or 7 per cent, whereas the CPR Pension Plan contribution is a uniform one. In 1966 when we integrated the two pension plans, that is the CPR and the federal pension plans, the contribution of members was lowered to 3.6 per cent. The members were very disappointed by this and asked for an increase in the contribution. It was then established at 4.42 per cent for the company and 1.58 per cent for the federal plan.

[Text]

Maintenant, le régime de retraite du Pacifique Canadien est uniforme; chacun souscrit 4.42 et 1.58 au gouvernement fédéral. Pour ce qui est du régime des rentes du Québec, c'est transféré jusqu'à ce que nous ayons souscrit les fonds requis.

M. Portelance: Êtes-vous au courant du régime de retraite des employés américains qui travaillent aussi pour les chemins de fer? Vous avez beaucoup d'expérience, savez-vous comment sont traités ces employés à ce point de vue?

M. Dekoninck: Les Américains?

M. Portelance: Oui.

M. Dekoninck: Je ne suis . . .

M. Portelance: Comment négocie-t-on le régime de retraite des employés des chemins de fer américains qui font un travail identique au vôtre?

M. Dekoninck: Je ne suis pas au courant.

M. Portelance: Merci.

The Chairman: Mr. Thomas (Moncton).

● 1205

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Dekoninck, this is really a supplementary to Mr. Skoberg's question on the fund. Referring to the earnings on the funded portion, he asked you if you felt that it was proper for the Company to use these accrued earnings for other purposes and your answer was no. The thing that bothers me all through these hearings is the fact that regardless of what we recommend, as far as your present contract goes, it would not matter what interest this fund earned, it would not help the pension agreement because the CNR have only committed themselves to pay a fixed amount based on your earnings. If the market went out and the fund went to nothing, the CNR would be forced to live up, your pension is still protected. How do you propose to get around this point? Even if we insisted that all earnings be retained in that fund there is nothing to force the company to increase or adjust the pensions.

Mr. Dekoninck: When we say that we want equal representation I think if they do want to invest this could be negotiated by the two representations of the

[Interpretation]

The CPR Pension Plan is now uniform. Everybody contributes 4.42 per cent and 1.58 per cent to the federal government. Insofar as the Quebec Pension Plan is concerned, it is transferred until we have subscribed the required amount of funds.

Mr. Portelance: Do you know what kind of pension plan American railway employees have? You have a great deal of experience. Do you know how they have dealt with from the point of view of pensions?

Mr. Dekoninck: Americans?

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Dekoninck: I am not. . .

Mr. Portelance: How are pension plans negotiated for American railway employees doing the same kind of work you do?

Mr. Dekoninck: I am not familiar with U.S. pension plans.

Mr. Portelance: Thank you.

Le président: Monsieur Thomas (Moncton).

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Monsieur Dekoninck, en fait il s'agit d'une question complémentaire à celle posée par M. Skoberg, sur la caisse de retraite. Pour ce qui est du produit du placement des fonds il vous a demandé si à votre l'emploi par la compagnie des intérêts accumulés d'autres fins était approprié et votre réponse était négative. Ce qui me préoccupe tout au cours de ces audiences, c'est le fait que peu importe ce que nous allons recommander, pour ce qui est de votre contrat actuel, peu importe l'intérêt que rapporte ce fonds, cela n'aiderait pas du tout l'accord relatif à la pension car le National-Canadien ne s'est engagé qu'à payer une somme fixe selon vos revenus. Si la caisse descendait à rien et si la caisse était aussi réduite à rien, le National-Canadien devrait toujours s'en tenir à ses engagements en regard des pensions. Alors comment voulez-vous contourner cette question? Même nous insistions qu'on garde tous les bénéfices dans la caisse, il n'y a rien qui puisse forcer la compagnie à augmenter ou à ajuster les pensions.

M. Dekoninck: Quand nous disons que nous voulons une représentation égale, je crois que si la compagnie veut placer l'argent, ceci pourrait être négocié par

[Texte]

union and the Company. Anything that would be beneficial to the plan in the matter of investments we have no complaint.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Dekoninck, I am just trying to clarify the point that there are some pretty strong accusations tossed around here that the money has been misused but not by you, no, by pensioners. I would like to get on clear ground here the fact that I think in effect the railway is living up to its obligations. I think every pensioner when his pension came due has received the amount that the contract calls for.

Mr. Dekoninck: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): So I think maybe we are on the wrong track. I do not think we should be hurling accusations at the Company for not handling your funds properly. I think we should be putting the emphasis on the fact that an increase in pensions is needed and this whole thing must become negotiable and a new contract negotiated. Was that a fair statement?

Mr. Dekoninck: Yes, that would be correct.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You have a question, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Mr. Dekoninck and Mr. Chairman, do you receive an annual statement from the pension department of the CPR.

Mr. Dekoninck: No, sir.

Mr. Turner (London East): Not at any time during your employment with the CPR have you never received a statement?

Mr. Dekoninck: In 30 years I have received one little booklet.

Mr. Turner (London East): You are aware that insurance companies send out a statement at the end of the year, you have so many dividends in your total contributions. You do not receive a form like this?

Mr. Dekoninck: Personally, no.

[Interprétation]

représentants de la compagnie et du syndicat. Nous sommes d'accord avec tout ce qui pourrait profiter à la caisse du point de vue des placements.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Dekoninck, j'essaie tout simplement d'éclaircir ce point car il y a eu des accusations plutôt fortes à l'effet qu'il y a eu une mauvaise administration des fonds. Ces accusations n'ont pas été faites par vous, mais par les retraités. J'aimerais tout simplement établir clairement le fait que je crois qu'en fait le chemin de fer s'en tient à ses obligations. Je pense que chaque retraité, quand il avait droit à sa pension, a reçu le montant prévu par le contrat.

M. Dekoninck: Oui.

M. Thomas (Moncton): Alors je crois que nous lançons dans la mauvaise voie. Nous ne devrions pas lancer des accusations à l'encontre de la compagnie de ne pas avoir bien administré la caisse. Je crois que nous devrions insister peut-être sur le fait qu'une augmentation des pensions est nécessaire et que le tout doit devenir négociable lors d'une nouvelle convention, est-ce exact?

M. Dekoninck: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président.

Le président: Vous voulez poser une question, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Monsieur Dekoninck et monsieur le président, est-ce que vous recevez l'état financier annuel du service de pension du Pacifique-Canadien?

M. Dekoninck: Non, monsieur.

M. Turner (London-Est): Vous n'avez jamais reçu, au cours de votre emploi au Pacifique-Canadien, un état financier?

M. Dekoninck: En 30 ans j'ai reçu une seule petite brochure.

M. Turner (London-Est): Vous savez que les compagnies d'assurance envoient à leurs clients un état financier à la fin de l'année, indiquant les dividendes dans le chiffre total de vos contributions. Vous ne recevez pas cela?

M. Dekoninck: Non, monsieur. Pas personnellement.

[Text]

Mr. Turner (London East): Well, in the CN for a while they stopped it but you do receive a statement and it just tells you that you have \$12,000 or \$13,000 in the pension fund. Is the CPR pension plan integrated or stacked along with the Canada Pension?

Mr. Dekoninck: It is stacked.

Mr. Turner (London East): If an employee of the Canadian Pacific with 33 years service, who has two years to go, wants to retire early, he cannot get his pension, all he can get is his money back with no interest. Is this correct?

Mr. Dekoninck: If a person of the CPR present pension plan has 33 years' service today in order to get full pension must reach the age of 65. That is the rule today.

Mr. Turner (London East): This person is 63, she wants to take an early pension, they will not allow it, and all they are going to do for her is give her her money back.

Mr. Dekoninck: They will allow him to take a pension with a sanction for not going to the full limit of the age of 65.

Mr. Turner (London East): This is at the discretion of her manager, of her department. He has the final say.

Mr. Dekoninck: This is the law presently.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Dekoninck, in answer to Mr. Turner's question you said the CPR pension plan was stacked with the Canada Pension Plan. I am under the impression it is integrated.

Mr. Dekoninck: It is integrated, you see.

● 1210

Mr. Allmand: In other words, they are not separated?

Mr. Dekoninck: No, previously we were paying 6 per cent of our salary. In 1966, this 6 per cent was reduced to 3.6 per cent and upon general grievance from the membership it was raised to 4.42 per cent.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Au National-Canadien on l'a cessé pendant un certain temps mais on reçoit tout de même un état qui nous indique qu'on a \$12,000 ou \$13,000 dans la caisse de pension. Est-ce que le régime de pensions du Pacifique-Canadien est intégré ou superposé au régime de pensions du Canada?

M. Dekoninck: Il est superposé.

M. Turner (London-Est): Si un employé du Pacifique-Canadien, ayant 33 années de service, et qui a par conséquent 2 années avant de recevoir sa retraite, veut prendre une retraite anticipée, il ne peut pas obtenir sa pension, et tout ce qu'il peut recevoir c'est ses contributions sans aucun intérêt, est-ce exact?

M. Dekoninck: Une personne qui relève actuellement du régime de pension du Pacifique-Canadien et qui a 33 années de service, doit atteindre l'âge de 65 ans afin d'obtenir sa pleine pension. C'est la règle aujourd'hui.

M. Turner (London-Est): Cette personne a 63 ans, elle veut prendre la retraite anticipée, la compagnie ne veut pas l'admettre, alors tout ce qu'on va faire, c'est de lui rembourser ses cotisations.

M. Dekoninck: On lui permettra d'avoir une pension mais avec une pénalisation parce qu'elle n'a pas atteint la limite d'âge, soit 65 ans.

M. Turner (London-Est): C'est à la discrétion de son supérieur ou de son chef de service. C'est lui qui a le dernier mot.

M. Dekoninck: C'est la règle actuelle.

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Dekoninck, en réponse à Mr. Turner, vous avez dit que le régime du Pacifique-Canadien était superposé au régime de pensions du Canada. Je crois plutôt qu'il est intégré.

M. Dekoninck: Il est intégré.

M. Allmand: En d'autres termes, ils ne sont pas distincts?

M. Dekoninck: Non, avant nous payions 6 p. 100 notre salaire. En 1966, ces 6 p. 100 ont été réduits à 3.6 p. 100. Et à la suite d'un grief général de la part des membres, on l'a haussé à 4.42 p. 100.

[texte]

Mr. Allmand: I think that is what we call integrated, opposed to stacked.

Mr. Dekoninck: Yes. No, I am sorry I misunderstood this. Stacked would be on top and we would get two, integrated.

Mr. Allmand: I just wanted to correct that.

Mr. Dekoninck: Thank you for correcting me.

The Chairman: Are there any more questions, gentlemen?

Le président: Il n'y a pas d'autres questions. Donc, je dois vous remercier, monsieur Dekoninck, de vous être présenté à notre Comité ce matin. Merci beaucoup.

Gentlemen, this afternoon we will be sitting in room 269 after Orders of the Day. That is Room 269, West block.

AFTERNOON SITTING

1548

The Chairman: Gentlemen, we have a brief this afternoon from Mr. W. G. McGregor. He is the Canadian Legislative Representative, United Transportation Union. Mr. McGregor has on his right Mr. D. V. McDuffe and there is another representative who has not arrived yet.

Mr. McGregor will not read the brief. As you know this is a very large brief. He is going to summarize it, after which you may ask questions. Mr. McGregor.

Mr. W. G. McGregor (Canadian Legislative Representative, United Transportation Union, 108 Professional Towers Bldg., 1729 Bank Street, Ottawa 8, Ontario): Thank you, Mr. Chairman and members of the Committee. I wish to apologize because we do not have the French translation. Due to the time element we were unable to obtain the French translation of our brief.

1550

The United Transportation Union is pleased to have the opportunity to present its views to the Standing Committee on Transport and Communications on Canadian National Railway pension matters. The numerous references in the House of Commons since the introduction of Bill C-7, an act to authorize the provision of moneys to meet CN expenditures, only

[Interprétation]

Mr. Allmand: Je crois qu'on appelle cela intégré plutôt que superposé.

Mr. Dekoninck: Oui. Je m'excuse, j'avais mal compris. Superposé, veut dire qu'il y en aurait deux. Non, c'est intégré.

Mr. Allmand: Je voulais tout simplement corriger la situation.

Mr. Dekoninck: Je vous en remercie.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

The Chairman: No other questions. Thank you, Mr. Dekoninck, for having come to appear before us this morning. Thank you very much.

Messieurs, cet après-midi, nous allons siéger dans la salle 269 après l'ordre du jour. C'est la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous étudierons, cet après-midi, le mémoire de M. McGregor, représentant législatif canadien de la *United Transportation Union*. Il a, à sa droite, M. D.V. McDuffe; il y a un autre représentant qui n'est pas encore arrivé.

M. McGregor ne lira pas son mémoire. Comme vous le savez, le mémoire est plutôt épais. Il va tout simplement le résumer, après quoi vous pourrez poser des questions. Monsieur McGregor.

M. W. G. McGregor (Représentant législatif canadien, United Transportation Union, 108, éd. Professional Towers, 1729, rue Bank, Ottawa 8, Ontario): Merci, monsieur le président et distingués membres du comité. Je voudrais m'excuser parce que nous n'avons pas la traduction française. A cause du facteur temps, nous n'avons pas pu obtenir une traduction française de notre mémoire.

La *United Transportation Union* est heureuse d'avoir l'occasion de présenter ses opinions au Comité permanent des transports et des communications sur les questions ayant trait aux pensions des Chemins de fer Nationaux du Canada. Les nombreuses références à la Chambre des Communes depuis la présentation du bill C-7, loi autorisant la prestation de fonds pour faire

[Text]

serve to demonstrate the very pressing need for consideration of minimum pension benefits of retired and active CN employees and their immediate dependants.

In summarizing, Mr. Chairman and gentlemen, I will refer you to the fifth paragraph to give the history of the United Transportation Union.

The United Transportation Union is an International Union which was formed January 1, 1969, when a merger agreement was voted upon by the membership of the Order of Railway Conductors and Brakemen, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, Brotherhood of Railroad Trainmen and the Switchmen's Union of North America, to merge their respective organizations in order to represent transportation service employees and promote their general welfare in Canada and the United States.

One of the United Transportation Union's principal functions is to put forward the collective views of the members on such issues as pensions. Therefore as stated at the outset, we welcome this opportunity to present a brief and submit our views.

Over 10,000 of our members contribute to the Canadian National Railway Pension Plan and approximately 6,500 members contribute to the Canadian Pacific Railway Pension Plan.

The rest, Mr. Chairman, is a bit of a history of the Canadian National Railway Pension Plan, and as prior witnesses have given evidence on this I will refer you to page 3 in the last paragraph.

May I, Mr. Chairman, introduce Mr. R. Deslaurier, our Consultant.

In this age, in order that a pension plan can provide for retirement "in security and with dignity", it must have a permanent escalation formula in order that the standard of living of pensioners can remain stable. The constant erosion of purchasing power where there is no escalation or pension increase can only mean that our pensioners are relegated to second-class status as the years go by and increasing costs inherent in a cost-growth economy eat away at their fixed pensions. Nor should pension improvements be predicted only on increases in the cost of goods and services. With modern technology playing an ever-growing part in the production process of today's industrialized economy, a pensioner has every right to expect his employer to provide him with periodic increases which reflect increases in productivity which are enjoyed by his colleagues in the active work force. It is worth noting

[Interpretation]

face à certaines dépenses du CN, ne servent qu'à démontrer le besoin urgent d'étudier les prestations de pensions minimums pour les employés actifs et les traités du CN et leur famille immédiate.

Pour résumer, messieurs, je vous renvoie maintenant au cinquième paragraphe pour vous donner l'histoire de la *United Transportation Union*.

La *United Transportation Union* est un syndicat international qui a vu le jour le 1^{er} janvier 1969 à la suite d'une entente de fusion qui a été votée par les membres de l'«*Order of Railway Conductors and Brakemen*», le «*Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*», le «*Brotherhood of Railroad Trainmen*» et la «*Switchmen's Union of North America*» afin de fusionner leurs organismes respectifs de façon à représenter les employés du service des transports, à promouvoir leur bien-être général au Canada et aux États-Unis.

L'une des fonctions principales de la *United Transportation Union* est d'exprimer les vues collectives des membres sur des questions comme les pensions. Par conséquent, comme nous l'avons dit au début, nous sommes heureux de cette occasion qui nous est fournie de vous présenter un mémoire et de vous soumettre nos vues.

Plus de 10,000 membres contribuent au Régime des pensions des chemins de fer Nationaux du Canada et environ 6,500 membres contribuent au Régime des pensions du Canadien Pacifique.

Le reste, monsieur le président, constitue un peu d'histoire du Régime de pensions du Canadien National et, comme d'autres témoins en ont déjà parlé, je vous renvoie maintenant au dernier paragraphe de la page 3.

Monsieur le président, puis-je vous présenter M. Deslaurier, notre expert-conseil. De nos jours, pour qu'un régime de pensions puisse prévoir la retraite avec toute sécurité et avec toute dignité, il doit renfermer une formule d'escalade permanente qui permette au niveau de vie des retraités de demeurer stable. L'érosion constante du pouvoir d'achat là où il n'y a pas de disposition d'escalade ou d'augmentation de pension veut tout simplement dire que nos retraités sont relégués à un état de deuxième classe au fur et à mesure que les années passent et les coûts inhérents à une économie fondée sur les coûts augmentent rongent leur pension fixe. De plus, les améliorations de pension ne devraient pas être limitées aux augmentations du coût des biens et des services. Avec la technologie moderne, un pensionné a tout droit à s'attendre que son employeur lui fournisse des augmentations périodiques qui reflètent les augmentations de productivité dont bénéficient ses collègues.

[texte]

at this point that CN pensions have never been upgraded to reflect increases in the Consumers Price Index or because of productivity gains.

The latter part on this page, Mr. Chairman, is exacts from *Hansard* giving the terms of reference of the Committee and on the top of page 5 they quote:

That the question of the financial structure of the Canadian National Railways and Canadian National Railways pension fund be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

I would refer you to page 6, Item 2.

Aside from the necessity of gearing pensions to an index reflecting increases in prices for goods and services — for which much is said elsewhere in this brief — the U.T.U. wishes to show to members of this committee that CN pension plan characteristics are seriously lagging behind those in industry, the federal government as employer, provincial governments and municipal governments.

CN employees are now contributing a high price for their pension plan, and this rate of contribution as will be shown is not realistic in view of the low level of benefits. In short, the CN should provide an improved pension plan for its employees, a plan which could be in line with the reasonable expectations of employees engaged in one of Canada's largest companies.

Summary of improvements

On behalf of the membership, pensioners and widows, we seek the following:

immediate increase in pensions for railway pensioners and widows;

introduction of a permanent escalation formula in the pension plan, geared to increases in the Consumer Price Index;

full review of CN actuarial reports, year-end pension plan balance sheets;

increase in pension formula to 2 per cent for each year of service;

increase in widow's pension to 75 per cent of husband's previous pension entitlement;

retirement age reduced to 60 with no reduction in pension levels;

vested rights after 5 years of service;

[Interprétation]

dans la force ouvrière active. Il est bon de noter, à ce point-ci, que les pensions du CN n'ont jamais été augmentées pour refléter les augmentations de l'indice des prix à la consommation ou en raison des gains de la productivité.

La dernière partie de cette page, monsieur le président, se trouve à être des extraits du *Hansard* précisant le mandat du Comité, et, au haut de la page 5, la citation:

Que le sujet de la structure économique des chemins de fer Nationaux et du fonds de retraite des chemins de fer Nationaux soit renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

Je vous reporte maintenant à la page 6, poste 2.

En plus de la nécessité d'ajuster les pensions suivant un indice reflétant les augmentations dans les prix des biens et des services—dont on parle beaucoup ailleurs dans le présent mémoire—l'U.T.U. désire montrer aux membres du Comité que le régime de pensions du CN traîne derrière l'industrie le gouvernement fédéral comme employeur, les gouvernements provinciaux et les gouvernements municipaux.

Les employés du CN contribuent beaucoup au régime de pensions et ce taux de contribution, comme on le verra, n'est pas réaliste vu le niveau très bas des avantages. Bref, le CN devrait prévoir un régime de pensions amélioré pour ses employés, régime qui serait conforme aux souhaits raisonnables des employés engagés dans l'une des plus grandes compagnies du Canada.

Résumé des améliorations.

Au nom des membres, des retraités et des veuves, voici ce que nous recherchons:

—augmentation immédiate des pensions pour les retraités des chemins de fer et les veuves;

—introduction d'une formule d'escalade permanente dans le régime de pensions, en ligne avec les augmentations de l'indice des prix à la consommation;

—revision complète des rapports actuariels du CN et des bilans de fin d'année du régime de pensions;

—augmentation de la formule de pension à 2 p. 100 pour chaque année de service;

—augmentation de la pension à la veuve à 75 p. 100 de la pension de son mari;

—réduction de l'âge de la retraite à 60 ans, sans réduction des niveaux de pension;

—droits acquis après 5 ans de service;

[Text]

- voluntary early retirement from age 50 to 60 with actuarially-reduced pension
- reconstitution of CN Pension Board, with more powers given to the Board.

● 1555

It will be shown for the benefit of this Committee that improvements in the pension plan can be fully financed by the CN and without increasing the present rate of total employee contributions of 5 to 6.8 per cent of earnings. This position is taken in view of dramatic changes in pension fund valuation assumptions favouring higher investment yield rates, in a higher and proper level of employer contributions to the fund, commensurate with the rate of contribution of cross section of industrial corporations in Canada and the rate of the employer contributions by the senior Public Services in Canada, including the federal Public Service.

The CNR seriously lags behind industry and the public services with its level of total monetary outlays into the pension fund; in other words, as a fringe benefit, employees are not getting their equitable fair share, which has resulted in the present-day inferior pension benefits. Some questions must be answered. Further, we must be critical of a number of significant monetary figures presented in the Statement of Financial Position.

Reference is made to the following page, where the Statement for 1968 is presented. It is a direct copy of page 44 of the CN Annual Report, 1968 Statement.

And we have reproduced this on page 8.

Turning to page 9, "(a) Contributions by the Company" and "(b) Interest valuation changes and the unfunded CN liability".

Actuaries all over the country are now considering, in their review of pension fund valuations, *a much larger* return or yield rate on pension fund investments, an advantage *which must be passed on to the employees and pensioners*. If, finally, employees' pensions funds can earn more money through higher interest rates, all to the good. Pension funds belong to employees, and employees only, as a hard-earned benefit for which they paid dearly. We cannot over-emphasize to members of this Committee that new interest valuation rates used by actuaries in their review of pension funds must benefit the employees and pensioners through higher benefits and high pensions without any increase whatsoever in employee contributions.

[Interpretation]

- retraite anticipée volontaire de 50 à 60 ans, avec pension réduite d'après les calculs actuaires;
- reconstitution de la Commission des pensions du avec plus de pouvoirs à la Commission.

Nous démontrerons pour le bénéfice de ce Comité que des améliorations apportées au régime de pensions peuvent être entièrement financées par le CN, et augmenter le taux actuel des contributions totales employés de 5 à 6.8 p. 100 de leurs salaires. Nous avons justement assumé cette attitude en raison changements dramatique dans les critères d'évaluation des fonds de pension favorisant des taux de rendement plus élevés pour les investissements, dans le niveau supérieur et juste de contribution de l'employé fonds, proportionné au niveau de contribution corporations industrielles au Canada et au taux contribution de l'employeur dans la Fonction publique au Canada, y compris la Fonction publique fédérale.

Le CN tire sérieusement de l'arrière par rapport à l'industrie et aux services publics en ce qui concerne le niveau de sa participation globale au fonds de pension. En d'autres termes, comme avantage marginal, employés ne reçoivent pas leur juste part, ce qui a donné comme résultat les prestations de pensions inférieures de nos jours. Certaines questions doivent trouver réponse. De plus, nous devons considérer avec un oeil critique certains chiffres présentés dans l'état financier.

Il s'agit de la page suivante qui contient l'état financier de l'année 1968. C'est une copie de la page 44 du rapport annuel du CN, l'état financier de l'année 1968 que nous avons reproduit à la page 8.

Tournons maintenant à la page 9, (a) Contributions par la Compagnie, et (b) variations de la valeur de l'intérêt et passif non consolidé du CN.

Les actuaires à l'étendue du pays considèrent maintenant, dans leur revue des évaluations des fonds de pension, des intérêts *beaucoup plus considérables* sur les investissements des fonds de pension, *avantage qui doit être cédé aux employés et aux pensionnés*. Enfin, les fonds de pensions des employés peuvent rapporter plus d'argent grâce aux taux d'intérêts élevés, tant mieux. Les fonds de pension appartiennent aux employés et aux employés seulement, et ils sont les seuls à devoir en bénéficier. Nous ne saurions souligner aux membres du Comité que la nouvelle évaluation des taux d'intérêt utilisée par les actuaires lors de leur révision des fonds de pension doit profiter aux employés et aux pensionnés sans augmentation des cotisations de l'employé.

Texte]

In other words, the millions which are pumped into the pension fund because of better interest payments cannot be used by the CN *to reduce its already-committed liabilities*. This is what happens in many companies now, because employees have little or no knowledge of the new interest windfalls. Most firms keep this information from employees and unions: extra yield moneys are not used to decrease employee contributions or increase employee benefits; instead companies secretly reduce their own unfunded liabilities or commitments and concurrently provide little or no added benefits to employees and pensioners. But this union is aware of these new pension fund gains because of the new valuation rates. We will never agree that CN liabilities, funded or unfunded, are to be written off the books. Members of this Committee must delve in this matter, make public CN actuarial valuations, and highlight in its recommendations that benefits to employees and pensioners can now be increased significantly. It should satisfy itself that past liabilities incurred by the CN in the pension area have been fully earned by employees as *their* fringe benefit.

P 1600

If new valuations because of better interest rates materialize, as is now the case, not one red cent of past liabilities can be reduced. The CN owed \$675 million in unfunded liabilities. This cannot and must not be written off in whole or in part. It belongs to employees. And if actuarial studies show that the pension fund has a good experience, then such positive experience must be passed on to employees and pensioners.

Because of the increase in interest yield used by actuaries, as evidenced by the tremendous increase in prime and secondary interest rates across the country in all financial institutions and undertakings, the C.T.U. advances proposals to increase much-needed pensions and to bring about a permanent change in the basic characteristics and rules of the CN pension plan. Now is the time to do this. Interest rates on borrowed money have never reached their current level and while a light decrease is expected by the late 1970's, the higher plateau will nonetheless be maintained. Economists are agreed that the price Canadians will pay to avoid a serious depression is a continuation of inflation, perhaps a checked inflation, but inflation just the same.

[Interprétation]

Autrement dit, les millions qui sont déversés au fonds de pension en raison des intérêts plus élevés ne doivent pas être utilisés par le CN *pour réduire ses engagements*. C'est ce qui se passe dans beaucoup d'autres compagnies maintenant, car les employés ont peu ou pas connaissance des gains sous forme d'intérêt. La plupart des compagnies dissimulent ces renseignements aux syndicats et aux employés. Les retours supplémentaires ne sont pas utilisés pour diminuer les cotisations des employés ou augmenter leurs prestations; au contraire, les compagnies réduisent leurs propres engagements ou leur propre passif non consolidé, et, par conséquent, apportent peu ou pas d'avantages aux employés et aux pensionnés. Mais notre syndicat est au courant de ces nouveaux gains en raison des nouveaux taux d'évaluation. Nous n'admettrons jamais que les engagements du CN, consolidés ou non, soient ainsi rayés. Les membres du Comité doivent étudier cette question, rendre publiques les évaluations actuarielles du CN et indiquer, dans leurs recommandations, que les prestations aux employés et aux pensionnés peuvent maintenant être augmentées considérablement. Le Comité devrait se convaincre que les engagements passés contractés par la compagnie dans le domaine des pensions ont été dûment gagnés par les employés.

Si les nouvelles évaluations provenant de meilleurs taux d'intérêts se concrétisent, comme c'est maintenant le cas, on ne devrait réduire ne serait-ce d'un seul cent le passif des années écoulées. Le CN devait 675 millions en passif non consolidé. Cette somme ne doit pas être amortie en tout ou en partie. Cet argent appartient aux employés. Si les études actuarielles montrent que le fonds de pension se tire bien d'affaire, cette expérience positive doit alors profiter aux employés et aux pensionnés.

En raison de l'augmentation des taux d'intérêt utilisés par les actionnaires, comme le montre l'augmentation considérable des taux d'intérêt préférentiels et secondaires à l'étendue du pays dans toutes les institutions et les entreprises financières, notre syndicat propose des recommandations en vue d'augmenter les pensions et de modifier de façon permanente les caractéristiques fondamentales et les règlements du régime de pensions du CN. C'est maintenant qu'il faut agir. Les taux d'intérêt sur les prêts n'ont jamais atteint le niveau actuel et, alors qu'on peut s'attendre à une légère baisse vers la fin des années 1970, ce niveau élevé néanmoins sera maintenu. Les économistes reconnaissent que le prix que les Canadiens devront payer pour éviter une dépression sérieuse sera une continuation de l'inflation, peut-être l'inflation contrôlée, mais l'inflation quand même.

[Text]

With this, an established fact, there is no way that interest rates or prime lending rates will ever be reduced to the low levels of the late fifties and early sixties. In fact, billions of dollars in mortgage money in this country is now committed for the next 30 to 40 years at rates of interest of 9½ per cent to 10 per cent. This means that wise pension fund investments and total pension fund yield rates will greatly benefit these funds for years to come. And with this, we can increase benefits and pensions. In this way, the weary and often difficult life of our pensioners can be enlivened by letting them, in the twilight of their years, enjoy *directly* the benefit of higher interest rates on their own pension fund moneys.

We urge the Committee to consider very carefully the increasingly satisfactory performance of the CN pension fund, details of which are presented below, that the Company should not take unilateral advantage of a significant reduction in pension costs at the expense of employees. Over the years, these same employees and many already on pensions, have paid and are paying dearly for pension benefits and it is they who should now reap the much-needed improvements that are being sought, without any increase whatsoever in current rate of employee contributions. In a very real sense, previous pension fund commitments by the Company are "deferred wages" fully owed to employees. No doubt salary increases in the past were kept to a level which took into account the fact that the Company had to make monetary commitments to the pension fund and as such, the pension moneys belong to employees and pensioners, no one else.

The market value of stocks is reported in brackets as \$244.2 millions, yet only \$196.1 millions are used officially in the right-hand column. This is wrong. Any actuary will suggest that not only the cost value of stock should be reported, but the capital appreciation should also be taken into consideration. The stock has appreciated by \$48 millions, \$244.1 millions less \$196.1 millions.

We ask the Committee to urge the Company to hire an actuary who will provide the best course of action with regard to the development and application of an equity appreciation formula.

The consideration of equity appreciation will boost current investment figures significantly and will therefore automatically lead to more money for improved pension benefits.

[Interpretation]

Les taux d'intérêt ou les taux de prêts préférentiels ne seront jamais réduits aux bas niveaux de la fin des années 1950 et du début des années 1960. En fait, des milliards de fonds hypothécaires sont engagés pour les 30 ou 40 prochaines années à des taux de 9.5 p. 100 à 10 p. 100. Cela signifie que de bons investissements des fonds de pensions et les taux de rendement résulteront en des avantages considérables pendant des années à venir. Nous pouvons ainsi augmenter les avantages et les pensions. De cette façon. La vie souvent difficile de nos pensionnés peut être améliorée en leur laissant, pendant les dernières années de leur vie, jouir directement des avantages que représentent des taux d'intérêts plus élevés sur leur propre argent de pension.

Nous demandons au Comité de considérer avec attention l'augmentation du rendement du fonds de pensions du CN, dont les détails sont présentés dans le texte, que la Compagnie ne devrait pas profiter unilatéralement d'une réduction considérable des coûts de pension et ce aux dépens de l'employé. Dans le passé, ces mêmes employés, dont bon nombre sont déjà pensionnés, ont payé cher pour leurs prestations de pension et ce sont eux qui devraient maintenant profiter des améliorations qui s'imposent et que nous demandons, sans que les contributions actuelles soient augmentées. Fondamentalement, les engagements contractés par la Compagnie au régime de pension sont des «salaires différés» pleinement dus aux employés. Les augmentations dans le passé ont été limitées à un niveau qui tenait compte du fait que la Compagnie devait contracter des engagements financiers au fonds de pension et, par conséquent, les fonds appartiennent aux employés et aux pensionnés, et non à une personne d'autre.

La valeur marchande déclarée des actions est de 244.2 millions. Pourtant, 196.1 millions seulement sont utilisés officiellement dans la colonne de droite. C'est faux. Tout actuaire pourrait vous dire que non seulement la valeur d'achat des actions devrait être déclarée mais que l'appréciation du capital devrait aussi entrer en ligne de compte. Les valeurs ont augmenté de 48 millions, 244.1 millions moins 196.1 millions.

Nous demandons au Comité d'exhorter la Compagnie à retenir les services d'un actuaire qui établisse la meilleure méthode possible pour la mise au point de l'application d'une formule d'appréciation du capital social.

Cette formule augmentera considérablement les chiffres des investissements courants et, par conséquent, donnerait automatiquement plus d'argent sous forme de prestations accrues.

exte]

The second and most significant figure which must be challenged is the reported unfunded liability of \$75 millions. This is in line 20 of the reproduced exhibit. This amount, which is owed by the Company and which must be paid for in accordance with the Pension Benefit Standards Act, is an accrued employee pension benefit belonging to employees and pensioners alike. It is a hard-won benefit and is part of the deferred wages referred to earlier.

In summary, the following are noted:

a) the apparent non-recognition of stock appreciation, as mentioned earlier, is worth \$48 millions. Allowing for market fluctuations, we can assume a stock appreciation of at least certainly \$30 million.

1605

b) Actuaries as mentioned earlier are currently modifying significantly the interest assumption. In the earlier part of the decade just ended, actuaries reviewing pension funds traditionally used a 4 per cent valuation rate. Current valuation rates are more in the order of 7-8 per cent, a tremendously large increase in a relatively short time. But as most everyone is aware, mortgage interest rates, bond interest rates and bank loan interest rates have risen dramatically. For example, CMHC first mortgage rates in 1967 were 7 per cent. They are now, barely 2½ years later, 9 5/8 per cent. Incidentally interest credited to the Public Service Superannuation Account which was traditionally 4 per cent per annum up to October 1969, is now presently running at just over 8.1 per cent following an amendment to the Public Service Superannuation Act passed in the House.

A rough rule of thumb used by actuaries is, for every 1 per cent increase in the valuation rate, total fund gains can be in the order of 10 per cent depending on projected increases in future wages. Because actuaries did not to underestimate future pension fund liabilities, and rightly so, we can safely assume that projected salary increases are well taken care of in actuarial review of pension funds. Many funds in fact are "cushioned" for this eventuality. The term used in the trade is "contingency loading".

Interest rate assumptions having increased significantly, and there is every reason to believe that these rates are not to decrease appreciably in the foreseeable

[Interprétation]

Le deuxième chiffre, et le plus significatif, qui doit être mis en doute est le passif non consolidé de 675 millions de dollars.

Il s'agit de la ligne 20 du mémoire reproduit.

Cette somme, qui est due par la Compagnie et qui doit être payée conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension est un avantage marginal appartenant aux employés et aux pensionnés seulement. C'est un avantage gagné durement et c'est un élément des salaires différés mentionnés plus tôt.

En résumé, notons ce qui suit:

a) la non-reconnaissance apparente de l'appréciation des actions équivaut à 48 millions de dollars. Si l'on tient compte des fluctuations du marché, nous pouvons assumer qu'il y aurait certainement une hausse d'au moins 30 millions de dollars. (1) Le total de 734.9 millions reflète le total réel; celui de 735 millions est un chiffre arrondi.

b) Les actuaires, comme nous l'avons dit plus tôt, modifient considérablement la conjecture de l'intérêt. Au cours de la première partie de la décennie qui vient de se terminer, les actuaires revisaient les fonds de pension en utilisant un taux de valeur de 4 p. 100. Les taux courants sont plutôt de l'ordre de 7 ou 8 p. 100, ce qui représente une augmentation considérable en assez peu de temps. Mais, comme tous le savent, les taux d'intérêts hypothécaires, les taux d'intérêts sur les obligations et sur les prêts bancaires ont augmenté de façon très appréciable. Ainsi, par exemple, les taux en première hypothèque de la Société centrale d'hypothèques et de logement étaient de 7 p. 100 en 1967.

A peine deux années plus tard, ils s'établissent maintenant à 9 5/8 p. 100. Soit dit en passant, l'intérêt à valoir sur le compte de pension du service public, qui était traditionnellement de 4 p. 100 par année jusqu'au mois d'octobre 1969, est maintenant légèrement supérieur à 8.1 p. 100 à la suite d'une modification à la Loi sur la pension du service civil adoptée à la Chambre des communes. Une règle arbitraire utilisée par les actuaires est que, pour chaque augmentation de ½ p. 100 du taux d'évaluation, les gains totaux du fonds peuvent être de l'ordre de 10 p. 100 suivant les augmentations anticipées des salaires à venir. Comme les actuaires ne sous-estiment pas les engagements futurs des fonds de pension, nous pouvons donc dire que les projections d'augmentations de salaire sont bien considérées dans une étude actuarielle de fonds de pension. Bon nombre de fonds comportent un «cousin» pour cette éventualité.

Les conjectures des taux d'intérêts ont augmenté considérablement et on peut prévoir que ces taux ne diminueront pas considérablement dans un avenir

[Text]

future, we can with reason assume that pension benefit increases can be easily dealt with without the CN having to incur new liabilities. The available moneys because of a higher valuation rate is likely in the order of \$350 million. This figure is arrived at by applying the rule of thumb: 7 per cent - 4 per cent = 3 per cent, with 10 per cent gains for each ½ per cent increase, equals 60 per cent gain. Allowing for a salary increase abatement, we reduce this percentage to 25 per cent from 60 per cent. Applying a 25 per cent reduction to the \$1,414.7 commitment to the pension fund, we obtain a figure of about \$350 million.

We wish to point out to the Committee that we are not actuaries; however, we have obtained technical advice in preparing this document, and within the short time available for the preparation of this brief, the United Transportation Union nonetheless is convinced that a different valuation rate will likely mean that given the present pension benefits, the actual reserve for increased pension benefits is about \$350 million.

Since employees have earned every penny of the \$1,414.7 million in the CN pension fund as deferred wages or as a pension benefit, they are now seeking improvements in existing benefits as a basic right.

As a regular occurrence, the CN should make available to this Committee and to members of the CN Pension Board and the railway unions all financial or actuarial reports as they are obtained. The Pension Benefits Standards Act requires that actuarial studies be undertaken by Canadian industry who must, as a result, provide necessary pension moneys to a degree which safeguards pension commitments to employees and pensioners. The employees have every right to know the details of the actuarial review, the performance of pension fund investments, and the manner in which his employer discharges his liability.

For the purpose of delineating some of the inequities that exist in the railway pension plans, we make the following rough comparison of major pension plans. There are over 200,000 contributors in the federal public service and, as will be seen, the public service pension plan over-all is much superior to either the CP or CN plan. The public service plan also covers many Crown corporations but not the CN, which is a Crown corporation.

[Interpretation]

rapproché. Nous pouvons donc supposer que les augmentations des prestations de pension peuvent sûrement être accordées sans que le CN contracte d'autres engagements. En raison du taux d'évaluation plus élevé, les sommes dégagées atteignent probablement environ 350 millions de dollars. Ce chiffre est calculé en utilisant la règle suivante: 7 p. 100 - 4 p. 100 = 3 p. 100; avec 10 p. 100 de gains pour chaque ½ p. 100 d'augmentation, nous avons 60 p. 100 de gains. Si l'on tient compte d'une réduction due aux augmentations de salaires, nous réduisons ce pourcentage à 25 p. 100. En appliquant une réduction de 25 p. 100 à l'engagement de 1,414.7 millions au fonds de pension, nous obtenons environ 350 millions de dollars.

Nous tenons à signaler au Comité que nous sommes pas des actuaires. Cependant, nous avons obtenu des avis techniques pour la préparation de ce document et, en dépit du peu de temps que nous avons eu pour ce faire, notre syndicat est néanmoins convaincu qu'un taux d'évaluation différent signifierait vraisemblablement que, compte tenu des prestations actuelles, la réserve pour les augmentations de prestations s'établirait à environ 350 millions de dollars. Comme les employés ont gagné chaque cent 1,414.7 millions dans le fonds de pension à titre de salaires différés ou prestation de pension, ils cherchent maintenant à obtenir des améliorations aux prestations comme c'est d'ailleurs leur droit.

Le CN devrait remettre régulièrement à ce Comité aux membres de la Commission des pensions du Canada, ainsi qu'aux syndicats des chemins de fer tous les rapports financiers ou actuariels au fur et à mesure qu'ils sont disponibles. La Loi sur les normes des prestations de pension exige que des études actuariales soient entreprises par l'industrie canadienne qui, par conséquent, doit fournir les fonds nécessaires pour garantir les engagements de pension aux employés et aux pensionnés. Les employés ont pleinement le droit de connaître les détails de la revue actuarielle, du rendement des investissements du fonds de pension et de la façon dont l'employeur assume sa responsabilité.

En vue de faire ressortir certaines injustices qui existent dans les divers régimes de pensions des compagnies de chemins de fer, nous avons fait une comparaison suivantes. Il y a plus de 200,000 contributeurs à la Fonction publique du Canada, et, comme on le verra plus loin, le régime général de pensions pour les fonctionnaires est de beaucoup supérieur tant à celui du Pacifique Canadien qu'à celui du National Canadien. Le régime de la Fonction publique englobe aussi plusieurs sociétés de la Couronne, mais non le National Canadien qui est aussi une société de la Couronne.

[texte]

We urge the Committee to take a serious look at the federal plan. We wish to point out that there is no good reason why pension plans of various federal crown corporations should be so radically different. It has also been shown earlier in this brief that the CN as employer pays a much lower pension plan cost benefit to its employees, vis-a-vis cost benefits assumed by the federal government as employer, while at the same time the rates of employee contributions are more or less at the same level in both institutions.

On page 14, Mr. Chairman, we have a comparison chart: the CN, federal government, and the CP pension plan benefits. I would draw to the attention of members of the Committee that the benefit providing for early retirement is at the minimum age of 55 in the CNR. In the Public Service, including several Crown corporations, it is at 50. In the Canadian Pacific Railway it is 60. Minimum service at the minimum age is 10 years in the CN, 20 in the Public Service and 35 in the CP.

In item 2, the normal retirement age at full pension is 65 in the CNR, 60 to 65 in the public service, and 65 in the CPR. The minimum age for retirement on full pension is 65 in CN, 60 in the public service and 65 in the CP. The salary base in the CN is the best five; in the federal public service, the best six; and in the CP, the best five.

In item 3, the total private-public pension plan employee contribution rate varies in the CN from the best \$600 at 5 per cent, to 6.8 per cent, to 6.5 per cent in excess of the CPP maximum. The public federal service is 6.5 per cent. The plans are coordinated.

Under Item 4, survivor benefits other than the return of contributions, if death occurs while in service, the maximum benefit under CN is 50 per cent of the deceased entitlement at 15 years; the federal public service is 90 per cent of the deceased entitlement after 10 years; and the CPR is 50 per cent of the deceased entitlement with 25 years at age 50 minimum.

On page 15, there are observations on the chart. The normal retirement age on full pension is 60 years in the public service, but 65 years in the CN and the CP. The public service pension formula is 2 per cent per year of service but 1.5 per cent in the CN and 1.25 in the CP. The 2 per cent formula makes a significant

[Interprétation]

Nous demandons au Comité de considérer sérieusement le régime fédéral. Nous tenons à signaler qu'il n'y a aucune raison justifiant les différences dans le régime de pension des diverses sociétés de la Couronne. On a indiqué plus tôt, dans le mémoire, que le National Canadien, comme employeur, verse une pension beaucoup moins élevée aux employés comparativement aux prestations assurées par le gouvernement fédéral alors que les cotisations sont à peu près les mêmes dans les deux institutions.

À la page 14, monsieur le président, nous avons un tableau qui donne les comparaisons entre les prestations de pensions de la Fonction publique, du Pacifique Canadien et du National Canadien. Je tiens à signaler aux membres du Comité que l'âge minimum pour la retraite prématurée est de 55 au Canadien National, de 60 ans à la Fonction publique et dans plusieurs sociétés de la Couronne et de 60 ans au Canadien Pacifique. Le service minimum est de 30 ans au National Canadien, de 20 ans à la Fonction publique du Canada et 35 ans au Pacifique Canadien.

À la rubrique n° 2, l'âge normal de la retraite, pension intégrale, est de 65 ans au National Canadien; de 60 à 65 à la Fonction publique et de 65 ans au Pacifique Canadien.

L'âge minimum pour la retraite, avec pension intégrale est de 65 ans au National Canadien, 60 ans à la Fonction publique et 65 ans au Canadien Pacifique.

La pension est calculée d'après les cinq meilleures années au National Canadien, les 6 meilleures années à la Fonction publique et les 5 meilleures années au Pacifique Canadien.

À la rubrique n° 3, le total des taux de contributions des régimes de pensions publics et privés varie au National Canadien à partir des premiers \$600, de 5 p. 100 à 6.8 p. 100 à 6.5 p. 100 de plus que le maximum au Canadien Pacifique. Les chiffres pour la Fonction publique s'élèvent à 6.5 p. 100. Les régimes sont coordonnés.

À la rubrique n° 4, pour les prestations aux survivants, autres que le retour des cotisations, si le décès se produit pendant le service, la prestation maximum est de 50 p. 100 au National Canadien après 5 ans; à la Fonction publique, elle s'élève à 90 p. 100 après 5 ans; au Canadien Pacifique, elle s'élève à 50 p. 100 après 25 ans, l'âge minimum étant de 50 ans.

À la page 15, se trouvent des observations concernant le tableau. L'âge normal de la retraite, avec pension intégrale est de 60 ans à la Fonction publique du Canada, mais il est de 65 ans au Canadien National ou au Canadien Pacifique. La formule de pension de la Fonction publique est de 2 p. 100 par année de service

[Text]

difference in the terms of the higher pension as opposed to 1.5 per cent. The CN and company pensions are based on the best five years, in the public service, the best six years. The difference is not significant although 2 per cent in the public service formula would far outweigh the CN's 1.5 per cent, notwithstanding the best five years in CN.

Deferred pension, survivor benefits and early retirement benefit are available much earlier to an employee in the public service—five years. It is 15 years in the CN and 25 years in the CP.

● 1615

The public service plan, in summary, is significantly ahead of the CNR and the CPR plans in most characteristics of pension plans. Employee contributions, however, are at about the same level. Aside from the higher basic pension formula in the public service, the survivor's, early retirement, and disability benefits, are far ahead in the public service. Perhaps, more significantly, an employee in the public service can retire on full pension at age 60 if he so wishes. Even at age 50 if he is ready to accept an actuarially-reduced pension. This latter benefit is not available in the CN or the CP, prior to age 60.

It should not be overlooked that retirement with full pension at age 60 not only allows for a longer period of leisure for retirees but also opens up jobs and advancement opportunities to employees in the service, and, indeed, provides new employment opportunities for a rapidly growing work force.

Next is a table of average immediate pensions available to 3,464 retiring employees.

The point we wish to make is that the size of pensions appears appreciably larger in the federal public service, even for employees retiring after only 20 or more years of service. One major reason for higher public service pension is, of course, the fact that the formula for pension calculation is 33 per cent larger than the formula now used in the CN—2 per cent per year of service versus 1.5 per cent in the CN. Public service pensions have been based for decades on

[Interpretation]

mais de 1.5 p. 100 au National Canadien et de 1.25 100 au Pacifique Canadien. La formule de 2 p. 1 représente une différence considérable au point de vue d'une pension plus élevée comparativement à 1.5 100. Les pensions du National Canadien et les pensions des compagnies sont fondées sur les 5 meilleures années alors que ce sont les 6 meilleures années à la Fonction publique, elles sont fondées sur les 6 meilleures années. Cette différence n'est pas si considérable bien que la formule de 2 p. 100 de la Fonction publique dépasse de beaucoup le pourcentage de 1.5 p. 100 du National Canadien, même s'il s'agit des cinq meilleures années.

Les pensions différées, les prestations aux survivants et les prestations de retraite anticipée sont disponibles beaucoup plus tôt pour un employé de la Fonction publique. La période est de 5 ans à la Fonction publique, de 15 ans au National Canadien et 25 ans au Pacifique Canadien.

En somme, le régime de Fonction publique est beaucoup supérieur sous la plupart des rapports à ceux des deux compagnies ferroviaires. Cependant, les cotisations sont à peu près au même niveau. Outre la formule de base plus élevée à la Fonction publique, les prestations des survivants, les prestations de retraite anticipée, et les prestations d'invalidité sont de beaucoup supérieures dans la Fonction publique. Il importe de relever qu'un fonctionnaire ordinaire peut se retirer avec toute sa pension à 60 ans s'il le désire et même à l'âge de 50 ans s'il est prêt à accepter une pension réduite selon une formule actuarielle. Cette dernière prestation n'est pas disponible au National Canadien ou au Pacifique Canadien, avant l'âge de 60 ans.

Il ne faudrait pas oublier que la retraite avec pleine pension à l'âge de 60 ans accorde non seulement une plus grande période de loisir aux retraités mais qu'elle offre des possibilités d'emploi et des possibilités d'avancement aux employés dans le service et qu'elle assure de nouvelles possibilités d'emploi pour une force ouvrière qui croît rapidement.

Ensuite, un tableau qui donne la pension moyenne disponible immédiatement aux 3,464 employés à la retraite.

Nous tenons à signaler que les pensions semblent beaucoup plus considérables dans la Fonction publique, même dans le cas d'employés qui se retirent après 20 ans de service ou plus. L'une des raisons majeures de cet état de chose, c'est, bien entendu, que la formule utilisée pour le calcul des pensions est de 2 p. 100 plus considérable que la formule utilisée au National Canadien. (2 p. 100 par année de service comparativement à 1.5 p. 100 au National Canadien)

[texte]

[Interprétation]

2 per cent benefit formula while the CN, having lagged behind in pension improvements, only introduced their 1.5 per cent unit benefit formula in 1959.

Les pensions de la Fonction publique se fondent depuis des décennies sur une formule de 2 p.100 alors que le National Canadien, ayant retardé à améliorer la pension, n'a instauré la formule de prestation de 1.5 p. 100 qu'en 1959.

On behalf of railway workers and pensioners, the United Transportation Union urges this Committee to commend and to see through the following increases in pension benefits, benefits which are long overdue because of the constant erosion of the purchasing power of pensioners on fixed income:

Au nom des employés ferroviaires et des pensionnés, la United Transportation Union exhorte le Comité à recommander et à veiller à l'application des augmentations de prestations, mesures qui s'imposent depuis longtemps à cause de l'érosion constante du pouvoir d'achat des pensionnés à revenu fixe.

1. For pensioners in receipt of non-contributory (employer-paid) pensions: increase from the present \$25 per month pension to \$85 per month. Equivalent increase for pensioners in receipt of pensions which are now less than \$25 per month.

1. Pour les pensionnés qui reçoivent des pensions non contributives (payées par les employeurs): augmentation de la pension de \$25 par mois à l'heure actuelle, à \$85 par mois. Augmentation équivalente pour les pensionnés qui reçoivent des pensions qui sont maintenant inférieures à \$25 par mois.

2. For all other pensioners, an increase in pensions based on the following formula:

2. Pour tous les autres pensionnés, augmentation de pension fondée sur la formule suivante:

(a) increase in pension equivalent to increase in DBS Consumer Price Index, calculated from the year of retirement to the end of 1969;

a) augmentation de pension équivalant à l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation du B.F.S. calculée à partir de l'année de la retraite jusqu'à la fin de 1969;

(b) notwithstanding the calculation formula in (a) above, all pensions shall be increased to no less than \$100 per month.

b) Nonobstant la formule de calcul susmentionnée toutes les pensions seront augmentées d'au moins \$100 par mois.

3. The widow's pension shall be recalculated as if the entitlement was 75 per cent of her spouse's pension, instead of the present 50 per cent. Minimum widow's pension shall be \$50 per month. Moreover, increases in pensions in accordance with 2 (a) above to apply to widows of former employees or pensioners.

3. La pension des veuves sera calculée de nouveau comme si l'admissibilité était de 75 p. 100 de la pension du mari au lieu des 50 p. 100 de la pension du décédé. La pension minimum de la veuve sera de \$50 par mois. En outre, les augmentations de pensions conformément à 2 a) s'appliqueront aux veuves des anciens employés ou des pensionnés.

4. Increased pension cheques shall be issued as soon as possible with retroactivity to April 1, 1970.

4. Les chèques des pensions accrues seront émis aussitôt que possible avec rétroactivité au 1^{er} avril 1970.

5. As a protection for future pensioners, and for persons already on pension who are undoubtedly facing price increases, a permanent pension escalation formula shall be introduced as part of the CN pension plan. Annual pension increases for all pensioners are to be equivalent to the increase in the DBS Consumer Price Index.

5. Pour protéger les futurs pensionnés et ceux qui ont déjà pris leur pension et qui font face aux augmentations de prix, une formule d'escalade des pensions sera incorporée au Régime de pensions du Canadien National. Les augmentations annuelles pour tous les pensionnés seront égales à l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation.

6. Future pension increases under the recommended pension escalation formula shall be effective each year on April 1, reflecting the Consumer Price Index increase of the previous calendar year.

6. Toute augmentation future de pension, en vertu de la formule d'escalade, entrera en vigueur chaque année au 1^{er} avril traduisant l'augmentation de l'indice des prix à la consommation de l'année précédente.

On page 17, we provide our estimate of poverty levels across Canada generally in 1970 as follows: single, poverty level annual income \$2,500; husband

A la page 17, nous fournissons nos prévisions des niveaux de la pauvreté au Canada en 1970: Revenu annuel des célibataires, \$2,500; conjoints, \$4,000;

[Text]

and a wife, \$4,000; husband and wife, one dependant, \$4,500; family of four, \$5,000; and a family of five or more, \$5,500.

• 1620

Pensioners on a standard \$25 per month pension on the 1935 plan shows a total for the single person in 1970 of \$1,920, where the poverty level for this year is \$2,500; a married person, total for the year, \$2,880, where the poverty level is \$4,000; and for the widow, \$1,356 and a poverty level of \$2,500. So the figures moan for themselves and it outlines the discrepancy with the recommended poverty level figures.

The table on page 18 relating to the average pensioner in the 1935 and the 1959 pension plans shows the average CN pensions of those already in retirement or the years 1964 and 1968. The sources were *Hansard* of March 14, 1966 and of January 14, 1970. In the 1964 figures, the total number of pensioners was 24,133 and in 1968, 25,811, with an average pension of \$123.83 per month for 1964 and \$153.48 per month for 1968.

In the chart on page 19, we have shown you where the average of the \$25 per month pensioner lies. The average CN pension for 1970 monthly pensions, is, single, \$153; married, \$153; and the widow, \$77.

The total for the year, the single is \$3,456 with the poverty level of \$2,500; married is \$4,416 with the poverty level of \$5,000, which shows a discrepancy; and the widows is \$2,280 with the poverty level at \$2,500.

We have outlined case histories here taken at random and we feel that they are reasonable. Our comments on pages 20, 21 and 22 deal with random cases as examples.

No one could argue convincingly that these cases do not represent the spectrum of CN pensioners and the expenditures they incur in their daily lives. The following points are clear:

1. The vast majority of CN pensioners cannot live their year of retirement in reasonable dignity. Most must live "very close to the vest"; in fact, too many have a bare subsistence existence.
2. Inflation of the past decade, with more to come, has eroded most significantly the fixed

[Interpretation]

conjoint, 1 dépendant, \$4,500; famille de quatre, \$5,000; famille de 5 ou plus, \$5,500.

Un pensionné qui reçoit une pension régulière de \$25 par mois, (régime de 1935), indique pour un célibataire, un niveau de pauvreté de \$1,920 alors que le niveau de pauvreté est de \$2,500; pour les conjoints, \$2,880 et le niveau de pauvreté est de \$4,000; pour les veuves le niveau passe de \$1,356 à \$2,500.

Par conséquent, les chiffres parlent d'eux-mêmes et font ressortir la contradiction entre les chiffres concernant la pauvreté.

A la page 18, en ce qui a trait aux pensionnaires dans les régimes de pensions de 1935 et 1959, le tableau indique les pensions moyennes du Natio Canadien de ceux qui sont déjà retirés pendant les années 1964 et 1968. Les sources sont le *Hansard* du 14 mars 1966 et du 14 janvier 1970. Les chiffres de 1964 indiquent qu'il y avait en tout 24,133 pensionnés et 25,811 en 1968, la pension moyenne étant de \$123.83 par mois pour 1964 et de \$153.48 par mois pour 1968.

Au tableau de la page 19, vous nous avez indiqué où se situe la moyenne de \$25 par mois du pensionné. La pension moyenne mensuelle de 1970, pour le Natio Canadien s'élève à \$153, pour les célibataires, à \$153 pour les conjoints et à \$77 pour les veuves.

Le total pour l'année, est de \$3,456 pour le célibataire dont le niveau de pauvreté est de \$2,500; de \$4,416, pour les conjoints dont le niveau de pauvreté est de \$5,000, et de \$2,280 pour la veuve dont le niveau de pauvreté est de \$2,500.

Nous faisons l'historique de certains cas choisis au hasard. Nous estimons que ces exemples sont représentatifs. Nos commentaires aux pages 20, 21, 22 et traitent de quelques cas qui ont été choisis au hasard.

Personne ne peut prétendre que ces cas ne représentent pas un échantillonnage des pensionnés du Natio Canadien et de leurs dépenses ordinaires. Les points suivants sont clairs.

1. La grande majorité des pensionnés du Natio Canadien ne peuvent pas passer leurs années de retraite dans la dignité. La plupart vivent près du niveau de la pauvreté et de fait, trop nombreux sont ceux qui réussissent à peine à subsister.
2. L'inflation de la dernière décennie a entraîné considérablement le revenu fixe des pensionnés.

exte]

[Interprétation]

pensions of pensioners, none of whom has received any increased compensation whatever that would at least alleviate their plight.

aucun d'entre eux n'a touché d'indemnité accrue qui aurait pu au moins soulager leur sort.

3. Those on \$25 pensions are destitute. Their income from all pension sources still leaves them below the poverty level. Can dignity in life be maintained?

3. Ceux qui reçoivent des pensions de \$25 vivent dans l'indigence. Leur revenu les place au-dessous du niveau de la pauvreté. Qu'advient-il de la dignité humaine?

Mr. Chairman, I would refer the members of the Committee to page 26 where we have some statistics in a chart. I would ask Mr. Deslaurier to do a little commenting as I am running dry.

Monsieur le président, je demande maintenant aux membres du Comité de consulter la page 26 où nous avons certaines données statistiques et un tableau. Je vais demander à M. Deslauriers de faire quelques commentaires.

Mr. R. Deslaurier (Consultant, United Transport Union): Mr. Chairman, on page 26 we outline in summary form for members of this Committee what has happened to the consumer price index since the year 1949 right up to January of this year. We provide a look at what has happened to the index of real wages in industry across Canada and to show the situation of someone on a fixed pension, who not only does not get increases because of consumer price increases, but also cannot enjoy in any way, shape or form the productivity of the nation which increases on a year-to-year basis.

M. R. Deslaurier (Conseiller, United Transport Union): Monsieur le président, à la page 26, nous avons établi un résumé pour la gouverne des membres du Comité. Le tableau indique ce qu'il est advenu de l'indice des prix à la consommation depuis l'année de base 1949 jusqu'en janvier dernier. Nous indiquons aussi ce qui est advenu à l'indice des salaires réels dans l'industrie canadienne. Nous donnons un exemple de ce qui se produit lorsque quelqu'un reçoit une pension fixe et qui non seulement n'obtient pas d'augmentation à cause de l'augmentation des prix à la consommation, mais qui ne peut jouir de l'augmentation annuelle de la productivité.

In the first column entitled "Consumer Price Index", we have used as a base the 1949 index equalling 100. Looking at the figures as we go up the years, we now have a figure in January, 1970 of a consumer price index of 165.6 per cent.

À la première colonne, intitulée «Indice des prix à la consommation», nous avons utilisé comme base, l'indice de 1949 qui équivaut à 100. et si on jette un coup d'œil aux chiffres, nous voyons qu'en janvier 1970, l'indice des prix à la consommation est de 165.6 p. 100.

Members, I am sure, are aware that we have now changed the index and we have used the base year 1961 as equal to 100, and therefore the consumer price index that is popularly quoted in the press and elsewhere is much below 165.6. So this is the reason we have used another index where 1961 equals 100. If we had, however, retained the 1949 index, something costing \$100 in 1949 would now, in 1970, cost \$165.6.

Je suis certain que les membres savent que nous avons maintenant modifié cet indice et nous utilisons l'année 1961 comme équivalant 100 et par conséquent, l'indice des prix à la consommation qui est cité dans les journaux et ailleurs, est de beaucoup inférieur à 165.6 p. 100. Pour cette raison nous retournons à l'indice initial, et 1961 équivaut à 100. Cependant, si nous avions maintenu l'indice de 1949, ce qui coûtait \$100 en 1949 coûterait maintenant en 1970 \$165.6.

1625

The next column over reflects the increases in the average weekly wages and salaries in the industrial composite. What do we mean by the industrial composite? Well, we mean simply the industrial firms across Canada reflecting industry in all provinces and in industry in all industrial groupings, from communications to transportation to manufacturing to the public service, in fact, all of the major industrial groupings. The composite figure of average weekly wages in 1949 was, \$42.96 a week. The salary of this

La colonne suivante montre les augmentations des salaires et traitements hebdomadaires moyens dans l'indice industriel composé. Qu'entendons-nous par là? Simplement que les entreprises industrielles du Canada donnent un aperçu de l'industrie dans toutes les provinces et aussi dans tous les groupements industriels allant des communications aux transports à la fabrication, à la Fonction publique, de fait, tous les principaux groupes industriels. Le chiffre composé des salaires moyens hebdomadaires étaient de \$42.96 en

[Text]

average worker, in 1969, the last figure that we have, has increased to \$117.80 per week, an almost three-fold increase in 20 years.

What we have done in the index of average weekly wages in salaries in the industrial composite, in the next column over, is simply let the \$42.96 per week average salary in 1949 equal 100. Therefore, as we see in 1969, the index has risen from 100 to 274.2.

The next question is: what about the average of real average weekly wages and salaries in the industrial composite? The way we have obtained this is actually to divide actual wages by increases in the consumer price index, namely, to take away from it the erosion or the inflationary effect on the dollar, if you will. So someone earning, in 1949, 100 real dollars at that time, would today earn \$169.20 per week, having taken away the effects of inflation from that rate. He is in fact, in other words, in 1969 taking home \$274.2. However, in real purchasing power, this is only worth \$169.2.

Looking over at the pension area, someone who retired in 1949, if he had a \$100 pension, still is in receipt of \$100 pension. He has not benefited from increases in productivity, nor from increases in his pension because pensions in the CN have not increased in that period, in fact, they have never increased at all.

The index of real pension value, therefore, because there has been no increase in pensions, has decreased from the value of \$100 in 1949 down to \$60.40 in January, 1970. What does that mean? Well, it means that in 1949, someone who received \$100 could go out and purchase \$100 worth of goods, but today his actual dollars to purchase these same goods are only worth 60 cents each. Therefore, he needs almost twice as much money in 1970 to buy the same goods and services that he bought in 1949.

The next chart, over on page 27, really shows graphically the results of the previous table. We wish to point out to the Committee what the effect is, the dramatic effect of having someone on a frozen pension, that is to say with no increase from year one of retirement until the day that the pensioner dies.

In the top part of the graph, that is above the line 100.0, we show the real gain in living standards of the Canadian worker, the person who works for a living. That is to say if an employee earned \$100 in 1949, which is the 100 cross-section point in the graph, in 1969 he is earning \$169.20 in real wages, so therefore his standard of living in real wages, having taken away the effect of inflation, is of that amount, namely \$169.2 versus \$100 then. Therefore, the worker in Canada is, through productivity increases and salary

[Interpretation]

1949. Le salaire de ce travailleur moyen en 1969, passé à \$117.80 par semaine, soit presque le triple 20 ans.

Dans le cas de l'indice des salaires hebdomadaires moyens dans l'ensemble de l'industrie, nous avons simplement fait évaluer à 100 le salaire hebdomadaire moyen de 42.96 en 1949. Comme nous le voyons en 1969, l'indice est passé de 100 à 274.2.

Il s'agit de connaître ensuite la moyenne des salaires et traitements réels hebdomadaires dans l'ensemble de l'industrie. Nous avons obtenu ces chiffres en divisant les salaires par les augmentations de l'indice des prix à la consommation afin de supprimer les effets inflationnistes exercés sur le dollar. Quelqu'un qui gagnait \$100 en 1949 gagnerait aujourd'hui \$169.20 par semaine après déduction des effets de l'inflation. Autrement dit, en 1969, il gagne \$274.2. Cependant, si l'on tient compte du pouvoir d'achat il ne s'agit que de \$169.2.

En ce qui a trait aux pensions, si celui qui s'est retiré en 1949 touchait une pension de \$100, il reçoit encore une pension de \$100. Il n'a pas bénéficié des augmentations de productivité ni des augmentations de pensions car les pensions du Canadien National n'ont pas augmenté pendant cette période, de fait, elles n'ont jamais augmenté.

L'indice de la valeur réelle des pensions puisqu'il n'y a eu aucune augmentation a diminué de \$100 en 1949 à \$60.40 en janvier 1970. Cela veut dire qu'en 1949, quelqu'un qui recevait \$100 pouvait acheter la marchandise pour \$100, mais aujourd'hui pour acheter les mêmes marchandises, son dollar ne vaut que 60 cents. Par conséquent, il lui faut presque deux fois plus d'argent en 1970 pour acheter les mêmes marchandises et les mêmes services qu'il achetait en 1949.

Le tableau suivant à la page 27 nous indique la façon graphique, les résultats du tableau précédent. Nous tenons à signaler au Comité quels sont les résultats lorsque la pension est fixe, c'est-à-dire une augmentation à partir de la première année de retraite jusqu'au moment de son décès.

Au haut du graphique, c'est-à-dire au-dessus de la ligne 100.0, nous indiquons le gain réel dans le niveau de vie du travailleur canadien. Si quelqu'un gagnait \$100 en 1949, ce qui constitue le point de référence 100 dans le graphique, il gagne en 1969 \$169.20 par conséquent, si l'on supprime l'effet de l'inflation, son niveau de vie est de 169.2 comparativement à \$100 en 1949. Donc, le travailleur canadien par suite des augmentations de productivité et des augmentations de salaires atteint un niveau de vie équivalent

[texte]

creases, gaining in living standards of that amount. The curve is ever-rising and there is no indication that it will not continue to rise in the seventies.

1630

This is for the chap that has been at work. What about the pensioner? Well, if the pensioner went out in 1949, as we showed in the previous table, if he received a \$100 pension, that pension today, because it has been frozen, is only worth 60 cents per dollar. Therefore he has had a loss of living standards because he has had to pay more, year after year, to buy the same goods and services simply because prices of goods and services have gone up and his pension has not.

Therefore, the total disparity if you wish to consider someone in the active force and his neighbour who is on pension, is the 169.2 per cent less 60.4 per cent at the bottom of the page, which is roughly 100 per cent. Therefore the pensioner not only has been able to enjoy the productivity gains of those actually at work in this country, but because of his frozen pension his loss of living standard has been added to the fact that he has received no productivity gains in the first place.

This only shows in a very vivid way that no matter when the employee retired, whether it was 1949, 1953, 1956, 1961 or 1965, there is a constant and regular erosion of his pension dollar simply because prices increase every year. The amount varies year by year but it nonetheless increases just the same and this in a sense shows the total disparity of the pensioner on a fixed income.

Page 28, Pension escalations in industry and in various public services, and other countries as well.

The United Transportation Union is not asking that the railways break new ground by providing for increased pensions to its former employees on retirement and/or by providing for a permanent escalation clause.

Many important employers have already done so. The list is impressive. The following are noted for your consideration: the federal public service, several federal crown corporations under the federal Public Service Superannuation Act have increased pensions as of April of this year. The Canadian Armed Forces have pension escalation. The Royal Canadian Mounted Police has it. Canada Pension Plan employees have it; they have a built-in formula. The government of the United Kingdom has it. So does the Quebec Pension

[Interprétation]

course monte toujours et il n'y a aucun indice que dans les années 1970, l'augmentation ne sera pas continuée.

Voilà pour celui qui a travaillé. Qu'advient-il du retraité? Si le retraité a pris sa retraite en 1949, comme nous l'avons indiqué dans le tableau antécédent, s'il recevait une pension de \$100, cette pension aujourd'hui en raison du fait qu'elle a été bloquée ne vaut que 60 cents par dollar. Par conséquent, son niveau de vie est devenu inférieur car il a dû payer de plus en plus chaque année pour acheter les mêmes biens et services tout simplement parce que les prix de ces biens et services ont augmenté alors que sa pension n'a pas augmenté.

C'est pourquoi l'écart total, si vous considérez quelqu'un appartenant à la main-d'œuvre active et son voisin qui est à la retraite, est de 169,2 p. 100 moins 60,4 p. 100 qui se trouve au bas de la page, ce qui fait grosso modo 100 p. 100. Par conséquent, le pensionné non seulement n'a pas été en mesure de bénéficier des gains de productivité de la population active, mais à cause du gel de sa pension, la diminution de son niveau de vie a empiré du fait qu'il n'a pas obtenu de gains de productivité.

Ceci indique de façon manifeste que quelle que soit l'année durant laquelle l'employé a pris sa retraite, que ce soit en 1949, en 1953, en 1956, en 1961 ou en 1967, il y a une diminution constante du montant de sa pension simplement parce que les prix augmentent chaque année. Ce montant varie d'une année à l'autre, mais il augmente tout de même et ceci donne un aperçu de la situation désavantagée du pensionné recevant un revenu fixe.

A la page 28, escalade des pensions dans l'industrie et dans divers services publics ainsi que dans d'autres pays.

En demandant à la compagnie de chemin de fer d'augmenter les pensions de ses anciens employés ou d'introduire un article de loi prévoyant ces augmentations, la United Transportation Union n'attend pas d'innovation.

Beaucoup d'importants employeurs l'ont déjà fait, la liste est impressionnante. Je peux vous en citer quelques-uns: la Fonction publique fédérale et plusieurs sociétés de la Couronne ont prévu une augmentation des pensions à partir d'avril 1970 en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique. Les Forces armées canadiennes bénéficient de l'augmentation des pensions, ainsi que la Gendarmerie royale canadienne. Les employés du Régime des pensions du Canada ont une formule bien à eux. Le gouvernement du

[Text]

Plan. The United States government plan involving 2.5 million federal public service employees and pensioners has an escalation formula. So do the government of the Commonwealth of Australia, the government of the Federal Republic of Germany, the United Nations. And in the private sector we have General Motors of Canada who have often increased their pensions. So has Canada Packers Limited, De Havilland Aircraft of Canada, the Steel Company of Canada. All of the provincial governments have increased their pensions at least more than once and most now provide for permanent escalation formulas. These involve the governments of British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Quebec, Nova Scotia, Newfoundland. Again in the private field, Imperial Oil has increased its pensions recently. So has the International Nickel Company, Thompson Products Limited, Aluminum Company of Canada.

The cases outlined above indicate a public and private sector trend towards acceptance by employers of a moral obligation to insure that the measure of security earned through years of loyal and devoted service is not eroded by inflationary gains in prices. Inflation, hopefully controlled within reason, is the price most economists are agreed we must pay if we are to avoid serious recession or depression. This is the reason why a permanent escalation clause must be considered by the Committee for CN pensioners, as well as increases to those already on pension.

For the benefit of members of the Committee, we go to the top of page 29, which reflects in real terms the actual increases in pensions for all federal public service employees and all federal public service employees employed in Crown corporations which are also covered under the Public Service Superannuation Act, and members of the armed forces and members of the RCMP. This is the size of the pension increase which has started to be applied which started in April 1970, and we give the figures for each of the years and we are quite sure that you are familiar with them. I will only mention one or two.

Someone who retired in 1952 or earlier has now seen his pension increased by 42.80 per cent. Conversely, someone retiring in 1959 has had his pension increased by 24.44 per cent. Even the one that has

[Interpretation]

Royaume-Uni l'a adoptée de même que le Régime de pensions du Québec. Le Régime de pensions du gouvernement des États-Unis englobant quelque 2.5 millions d'employés de la Fonction publique fédérale et de pensionnés a adopté une formule d'augmentation. Citons également le gouvernement du Commonwealth d'Australie, le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ainsi que les Nations-Unies. Dans le secteur privé, on peut citer la General Motors du Canada qui a souvent augmenté les pensions de ses employés. Canada Packers Limited, De Havilland Aircraft of Canada, The Steel Company of Canada ont fait de même. Tous les gouvernements provinciaux ont augmenté les pensions au moins plus d'une fois et la plupart d'entre eux ont adopté des formules permanentes d'augmentations. Il s'agit des gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Dans le secteur privé Imperial Oil a récemment augmenté les pensions, International Nickel Company, Thompson Products Limited, Aluminum Company of Canada ont fait de même.

Les exemples sus-mentionnés indiquent que dans les secteurs publics et privés il y a une tendance de la part des employeurs à accepter l'obligation morale d'assurer que le degré de sécurité acquis au cours des années de service loyal et dévoué ne soit pas érodé par des prix inflationnistes. L'inflation, contrôlée dans une certaine limite raisonnable, est le prix que nous devons payer, disent la plupart des économistes, si nous voulons éviter une récession ou une crise grave. C'est la raison pour laquelle le Comité devrait prévoir dans la loi une disposition relative à une escalade permanente pour les pensionnés du Canadien National ainsi que des augmentations pour ceux qui sont déjà retraités.

Pour le bénéfice des membres du Comité, nous nous reportons au haut de la page 29 où figurent en termes réels les augmentations des pensions pour les employés de la Fonction publique fédérale, pour tous les employés de la Fonction publique fédérale relevant des sociétés de la Couronne qui sont également assujétis à la Loi sur la pension de la Fonction publique ainsi que pour les membres des Forces armées et de la Gendarmerie royale du Canada. Il s'agit du montant de l'augmentation des pensions qui est entré en vigueur en avril 1970; nous citons des chiffres pour chacune des années et nous sommes certains qu'ils vous sont familiers, je n'en mentionnerai que deux.

Quelqu'un qui a pris sa retraite en 1952 ou antérieurement a vu sa pension augmenter de 42.80 pour cent. Réciproquement, quelqu'un qui a pris sa retraite en 1959 a obtenu une augmentation de pension de 24.44

[exte]

ired last year has already seen a 2 per cent increase
his pension.

1635

n the following pages we show the practice of
n pension escalation in other countries of the world and
o in private corporations in Canada, including sig-
ificant ones such as General Motors, Imperial Oil and
forth. Also on page 31, what the Quebec govern-
nt has done, which also has a built-in formula. The
ernational Nickel Company of Canada—in fact all
vincial governments. Even the United Nations for
employees has seen fit to increase pensions because
increases in the consumer price index and because
increases in actual wages.

Referring to page 32, we do not wish to bore
members of this Committee with a long list of agencies
government which are now in receipt of pension
increases on a permanent basis. However, as you can
the list is an impressive one. We start off in the
iddle of page 32 with the Agricultural Prices Support
ard, the Air Transport Board, Atomic Energy of
Canada Limited and so on. The list includes not only
e federal departmental public service, but all sorts of
er federal agencies, including federal Crown cor-
porations, but not the CN as a Crown corporation,
however.

We also here are going over to page 33. The National
Research Council has also been given an increase in
pensions. So has the National Film Board, the
National Gallery of Canada, the Canadian Dairy
Commission. Also the St. Lawrence Seaway Author-
ity—and this one is noted as a Crown corporation also
which has increased its pensions this year.

The list further down also points out members of
the Royal Canadian Mounted Police who have also
received pensions, the Clerk of the Privy Council,
members of Parliament, members of the staff of the
Canadian Council of Resource Ministers, the Public
Service Staff Relations Board and so forth.

On page 34 the list continues, including all of the
Crown corporations, the royal commissions that are
actively at work right now. Those who have
retired from these commissions are also in receipt of a
pension escalation.

[Interprétation]

p. 100. Même l'employé qui a pris sa retraite l'année
dernière a déjà obtenu une augmentation de pension
de 2 p. 100.

Dans les pages qui suivent nous indiquons le pro-
cessus d'augmentation de pension dans les autres
pays du monde et au sein des corporations privées
du Canada y compris d'importantes sociétés telles
que General Motors, Imperial Oil et d'autres en-
core. Également à la page 31, nous indiquons ce
qu'a accompli le gouvernement du Québec qui a
également une formule inhérente. Il en est de même
pour l'International Nickel Company of Canada et
en fait pour tous les gouvernements provinciaux.
Même les Nations Unies ont jugé bon d'augmenter les
pensions de ses employés à cause des augmentations
de l'indice des prix à la consommation et à cause
des augmentations des salaires. Pour ce qu'est de la
page 32, nous épargnerons aux membres du comité
l'ennui que constitue l'énumération des nombreux
organismes gouvernementaux qui actuellement béné-
ficient d'augmentations de pensions sur une base
permanente. Néanmoins, on peut voir que la liste
est impressionnante. Nous commençons au milieu
de la page 32 pour ne nommer que l'Office de
soutien des prix agricoles, la Commission du trans-
port aérien, l'Énergie Atomique du Canada Limitée
etc. Sur la liste figurent non seulement la Fon-
ction publique fédérale, mais toutes sortes d'autres
organismes fédéraux, y compris les sociétés de la
Couronne, exclusion faite du Canadien National,
même si c'est une société de la Couronne.

A la page 33 nous voyons que le Conseil national
de recherches a également accordé des augmenta-
tions de pension. Il en est de même de l'Office
national du film de la Galerie nationale du
Canada, de la Commission canadienne du lait, ainsi
que de l'Administration de la voie maritime du St.
Laurent laquelle est citée comme étant une des
sociétés de la Couronne ayant accordé des augmen-
tations de pension cette année.

Plus bas sur la liste sont mentionnés les membres de
la Gendarmerie royale canadienne qui ont également
reçu des pensions, le greffier du Conseil privé, les
députés, les membres du personnel du Conseil cana-
dien des ministres des Ressources, la Commission des
relations de travail dans la Fonction publique et bien
d'autres.

La liste continue à la page 34 où figurent toutes les
sociétés de la Couronne, les Commissions royales qui
actuellement ne sont pas actives. Les membres retrai-
tés de ces commissions reçoivent également une aug-
mentation de pension.

[Text]

Going over to page 35, another Crown corporation, the Canadian Broadcasting Corporation, has employees that have also received increases in pensions and also permanent increases in terms of an escalation formula. These are some of the employees that have been covered under such increases.

In summary we wish to point out to you, Mr. Chairman and members of your Committee, that we are not asking for new ground when we ask that the CN pension board or the pension management increase pensions for all 25,000 employees already out on pension, some of them for a long time.

Mr. McGregor: Mr. Chairman and members, we refer to page 36, the actuarial review of federal public service pension plan.

Before we look at these statistics, we first present a salient point of the actuarial examination of the superannuation account as at December 31, 1967. This account provides pensions for retired federal public servants. The actuarial report was prepared by the Chief Actuary of the federal Department of Insurance, Ottawa, and is dated November 24, 1969. It is a public document, as should be all actuarial reports prepared for companies and their employees.

The actuarial report for federal government employees shows that total employer contributions to the pension, over and above the contributions of employees, would be in the range of 10 per cent to 12 per cent of salary. Pages 21 to 25 of the actuarial report show how these rates are derived. Appendix A to this brief provides this information.

The summary conclusion we derive is as follows:

The CN employees, who have essentially a similar contribution rate for pensions as their counterparts in the public service, receive substantially lower pension benefits. This is borne out by the fact that the CN pays a much lower contribution rate itself into the pension fund. This rate has been shown elsewhere in this brief to be 7.9 per cent, while it is 10 per cent to 12 per cent federally. The CN should assume a higher liability into the fund of the order of 10 per cent to 12 per cent of salary. The point the UTU wishes to make is that the CN has been assuming a below par responsibility in the whole pension area, below par vis-à-vis the federal public service, Crown corporations, and below par vis-à-vis industry and other levels of government. Nor can it be argued that the CN debt

[Interpretation]

A la page 35 nous remarquons qu'une autre société de la Couronne, la Société Radio-Canada a des employés qui ont également reçu des augmentations de pension et des augmentations permanentes aux termes de formule d'escalade. Il s'agit de quelques employés qui ont été bénéficié de ces augmentations.

En résumé nous tenons à souligner, monsieur président, messieurs les membres du Comité, que nous ne demanderons pas à la Commission des pensions du Canadien National d'innover dans ce domaine lorsque nous demandons que l'Administration des pensions augmente les pensions de tous les 25,000 employés bénéficiant déjà de la pension, certains d'entre eux depuis longtemps.

M. McGregor: Monsieur le président, distingués membres, nous nous référons à la page 36, la révision actuarielle du Régime de pension de la Fonction publique fédérale.

Avant d'étudier ces statistiques, nous présentons d'abord un point saillant de l'étude actuarielle du rapport sur le compte de pensions à partir du 31 décembre 1967. Ce rapport prévoit des pensions pour les fonctionnaires fédéraux qui ont pris leur retraite. Le rapport actuariel préparé par l'actuaire en chef du ministère fédéral des Assurances à Ottawa est daté 24 novembre 1969; c'est un document public qui devraient l'être tous les rapports actuariels préparés pour les compagnies et leurs employés.

Le rapport actuariel concernant les fonctionnaires du gouvernement fédéral indique que le total des contributions de l'employeur indépendamment des contributions des employés varie entre 10 et 12 p. 100 du salaire. Aux pages 21 à 25 le rapport actuariel indique comment ces taux ont été établis. L'annexe (a) de ce mémoire fournit ces renseignements.

La conclusion sommaire que nous tirons est la suivante.

Les employés du Canadien National qui essentientement ont des taux de contribution aux pensions semblables à ceux de leurs homologues de la Fonction publique, reçoivent des pensions inférieures. Ceci est dû au fait que le Canadien National verse un taux de contribution au fond de pension qui est lui-même inférieur. Dans les autres parties du mémoire il a été indiqué que ce taux est de 7.9 p. 100 tandis que celui du gouvernement fédéral est de 10 ou 12 p. 100. Le Canadien National devrait assumer une participation plus élevée qui devrait être de 10 à 12 p. 100 du salaire. La United Transportation Union tient à souligner que le Canadien National a assumé une responsabilité inférieure à la parité dans le domaine des pensions comparativement à celle de la Fonction publique.

[texte]

must be a factor in keeping pensions down. Surely one of the important criteria that should apply in increasing CN pensions is the comparability factor, comparability with other employers in terms of what their pension benefits are. The federal government too bears a large public debt. Yet it sees fit in its role as employer of over 200,000 people to keep pensions reasonably abreast of those provided by good employers.

1640

Concerning pension plan improvements we wish to present facts in support of increased benefits. The improvements sought for CN employees are the following:

- (a) An increase in the unit benefit formula factor from the present 1.5 per cent of earnings to 2 per cent of earnings for each year of pensionable service, with the continuation of co-ordinated CPP and the Quebec Pension Plan pension formula.
- (b) Increase of widow's pension share from the present 50 per cent to 75 per cent of the pension entitlement of her spouse.
- (c) Retirement at age 60 with no penalty, instead of age 65 as is the case at present. Decrease in service requirement from the present 15 years' service, to 5 years' service for survivors' pension benefits where (a) death of employee occurs while in service, and (b) for a deferred pension at age 60 for those who terminate their service prior to retirement. This is referred to as fully vested rights in the pension plan after five years of service, instead of after fifteen years, notwithstanding the fact that an employee has legal vested rights after ten years of service and age forty five as provided under the Pension Benefit Standards Act.
- (d) Voluntary early retirement for employees between the ages of 50 and 60 with actuarially-reduced pensions for those having 20 or more years service.
- (e) Re-open 1959 pension plan to permit admission of employees who had not previously exercised that option.

[Interprétation]

fédérale, des sociétés de la Couronne, de l'industrie et de deux ou trois organismes du gouvernement. Nous n'acceptons pas non plus que la dette du Canadien National soit une excuse pour le maintien des pensions à un niveau inférieur. Il est certain qu'un des critères importants dont on devrait tenir compte dans l'augmentation des pensions du Canadien National est celui de la comparaison, comparaison qui doit se faire entre divers employeurs, pour ce qui est des pensions de retraite qu'ils offrent. Le gouvernement fédéral lui-même supporte une dette publique importante. Néanmoins il juge bon dans son rôle en tant qu'employeur de plus de 200,000 hommes de maintenir les pensions à un niveau raisonnablement supérieur à celui qu'offrent les bons employeurs.

En ce qui concerne les améliorations à apporter au régime des pensions, nous désirons présenter des faits à l'appui des demandes d'augmentation des bénéfices. Les améliorations demandées au profit des employés du CN sont les suivantes:

- (a) Une augmentation du bénéfice unitaire du taux actuel de 1.5 p. 100 à 2 p. 100 des gains, pour chaque année de service donnant droit à pension ainsi que le maintien de la coordination entre le Régime des pensions du Canada et le Régime des pensions du Québec.
- (b) Augmentation de la pension d'une veuve de 50 p. 100 à 75 p. 100 de la pension de l'époux.
- (c) Retraite sans pénalisation à 60 ans au lieu de 65 ans comme c'est le cas actuellement. Réduire de 15 ans à 5 ans le nombre d'années de service requis donnant droit à pension aux dépendants lorsque (a) l'employé décède durant son service et (b) une pension différée à l'âge de 60 ans pour les employés qui cessent d'assurer le service avant l'âge de la retraite. Ces propositions doivent être introduites dans le Régime des pensions comme étant des droits acquis après 5 années de service au lieu de 15, nonobstant que l'employé a des droits acquis après 10 années de services et à l'âge de 45 ans comme prévu en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pensions.
- (d) Retraite prématurée facultative pour les employés dont l'âge varie entre 50 et 60 ans avec allocation de pension réduite calculée de façon actuarielle pour ceux qui ont 20 années ou plus de services.
- (e) Réouverture du Régime de pensions de 1959 peut permettre l'admission d'employés qui ne seraient pas prévalus de ce choix.

[Text]

The federal government and the various Crown Corporations under the Public Service Superannuation Act all have a 2 per cent formula.

All provincial government employees in all 10 provinces have a 2 per cent benefit formula.

The majority of large Canadian municipal government employees have a 2 per cent benefit formula.

The above have had this formula for several years now.

The table below compares the major pension plan characteristics of the CN, the federal government, the provincial governments and the municipal governments. This is taken from a 1968 survey data and shows the CN, the federal, the provincial and the municipal governments, the contributions and the unit benefits.

And referring to page 39 under the support of the Widows' Pension. In this brief we outline the plight of pensioners, most of whom are married. Because of the low value of CN pensions - \$153 per month in 1968 - one wonders how a former employee's widow can continue to live should he die. At the moment, the widow's pension would be equal to only half her deceased husband's pension. There is a need for this Committee to consider an increase in widow's pensions to 75 per cent of entitlement, instead of the present 50 per cent. The economics of the relatively low CN pension dictate the requirement for an increase to 75 per cent.

Vested Rights on page 40, the fourth paragraph.

With regard to retirement age, the CN should provide full pensions at age 60. The recent retirement incentive program instituted in the CN emphasizes the need to establish permanently a lower retirement age for employees who may wish to come forward before age 65 and retire. Manpower cutbacks can be dealt with in this fashion to the advantage of both the employee and his employer. In the Public Service and some Crown corporations, an employee can retire on full pension at age 60. We are therefore seeking nothing new.

In the Public Service an employee can retire at age 60 on full pension, that is, full pension based on years of pensionable service. You may also retire at age 50 if you have 20 or more years' service on an immediate actuarially adjusted pension.

[Interpretation]

Le gouvernement fédéral et les diverses sociétés de Couronne en vertu de la Loi sur la pension de Fonction publique ont tous une formule de 2 p. 100.

Tous les employés d'un gouvernement provincial dans les 10 provinces bénéficient d'une formule de prestations de 2 p. 100.

Il en est de même de la majorité des employés des municipalités importantes.

Les employés sous-mentionnés bénéficient de cette formule depuis plusieurs années.

A la table ci-dessous, figurent des comparaisons entre les principales caractéristiques des Régimes de pensions du CN, du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et des municipalités. Ces renseignements sont tirés de relevés établis en 1968 et illustrent les contributions et les prestations unitaires du CN, du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et des municipalités.

Nous nous référons à la page 39 qui porte sur les améliorations à apporter aux pensions des veuves. Dans ce mémoire nous soulignons la situation des pensionnés dont la plupart sont mariés. Étant donné le montant relativement peu élevé des pensions du CN - \$153.00 par mois en 1968 - on se demande comment l'épouse du pensionné pourrait subsister si ce dernier venait à mourir. Actuellement, la pension d'une veuve équivaut à la moitié de la pension de son mari décédé. Il est nécessaire que le Comité considère de porter à 75 p. 100 les pensions de 50 p. 100 allouées aux veuves.

A la page 40, droits acquis, le 4^e paragraphe.

En ce qui concerne l'âge de la retraite, le CN devrait verser des pensions complètes aux employés âgés de 60 ans. Le programme récent d'encouragement à la retraite adopté par le CN souligne le besoin d'établir sur une base permanente l'âge de la retraite prématurée pour les employés désirant prendre leur retraite avant l'âge de 65 ans. Les réductions de main-d'œuvre peuvent être réglées de cette façon à l'avantage de l'employé et de l'employeur. Dans la Fonction publique et chez certaines sociétés de la Couronne l'employé peut prendre sa retraite avec pension complète à l'âge de 60 ans. Par conséquent, nous ne recherchons rien de nouveau.

Dans la Fonction publique l'employé peut prendre sa retraite à l'âge de 60 ans avec pension complète c'est-à-dire pension complète basée sur les années de services donnant droit à une pension. Il y a aussi la possibilité de prendre sa retraite à l'âge de 50 ans

[Texte]

CN employees should be eligible for adjusted pensions between the ages of 50 and 60. There are two main reasons why this is so.

1645

First, because technological advance and new innovations in operations tend to reduce job opportunities through changing skill requirements. Inevitably this leads to varying degrees of dislocation of workers, that is, as job opportunities in a given plant or operation are reduced the employee is forced to move elsewhere in order to find employment in keeping with his skills and training.

Rather than face the hardship and frustrations associated with transplanting his home and family to new and unfamiliar surroundings it is now an established fact that many, particularly those between the ages of 50 and 60 years, would prefer and, indeed, opt for early retirement at an actuarially reduced rate. Additional evidence of this fact can be found in the numerous examples of employees, who, faced with having to uproot their homes and families have instead chosen to commute to and from available jobs on a weekly or monthly basis in order to avoid the disruption of families and homes.

Such an approach to coping with the effects of technological advance is only heaping misery on misery. For employees who have the means to do so, the early retirement option between ages 50 and 60, as we have proposed, must be made available.

Second, permanent job loss, for whatever reason, to workers in this age bracket is in itself a devastating blow. Likewise, employees who find themselves in this unfortunate position can neither compete with youthful job seekers in a meaningful way, meet required changing skill standards or, indeed, adjust either psychologically or emotionally to the point necessary to take advantage of retraining programs and facilities even where they are available.

The Committee is urged to consider an optional clause for the CN pension plan which would permit voluntary early retirement between the ages of 50 to 60. The federal Public Service has such a benefit and the actuarially-reduced pension is calculated as follows:

1. Calculate pension based on 2 per cent for each year of pensionable service, using the best 6 years average salary.

[Interprétation]

l'on a 20 années de services ou plus recevant une pension actuariellement ajustée.

Les employés du CN devraient pouvoir bénéficier de pensions ajustées de 50 à 60 ans. Il y a deux raisons majeures pour qu'il en soit ainsi.

Premièrement, parce que le progrès technologique et les récentes innovations dans les affaires tendent à réduire les possibilités de travail à cause des changements apportés aux exigences de la spécialisation. Inévitablement ceci conduit à divers degrés de désorganisation des ouvriers, c'est-à-dire que lorsque les possibilités de travail sont réduites dans un établissement l'employé est forcé d'aller ailleurs afin de trouver un emploi conforme à sa spécialité et à sa formation.

Plutôt que de se heurter aux duretés et aux frustrations que cause le déplacement de sa famille et de son foyer vers un environnement étranger et nouveau, ces deux faits établissent que beaucoup d'employés, particulièrement ceux qui ont de 50 à 60 ans, préféreraient et en fait choisissent de prendre une retraite prématurée à un taux actuariellement réduit. On peut d'autre part se rendre compte de cette situation par le fait que bon nombre d'employés, qui ayant à quitter leur foyer et leur famille ont choisi de faire la navette entre les emplois disponibles sur une base hebdomadaire ou mensuelle plutôt que de disloquer leurs familles et leurs foyers.

Une telle façon de faire face aux progrès technologiques est simplement une cause de misère. Pour les employés qui ont le moyen de le faire, la possibilité de prendre une retraite prématurée à l'âge de 50 ou de 60 ans devrait être offerte.

Deuxièmement, le chômage permanent quelle qu'en soit la raison pour des travailleurs de cet âge est un désastre en lui-même. De même les employés qui se trouvent dans cette situation malheureuse ne peuvent soutenir la concurrence avec des candidats au travail plus jeunes, satisfaire aux normes de spécialisations changeantes et s'adapter soit psychologiquement ou subjectivement au point nécessaire pour profiter des moyens et des programmes de recyclage même quand c'est possible.

Nous recommandons au Comité de considérer une clause qui s'ajouterait au Régime de pension du CN autorisant la retraite prématurée et facultative entre 50 et 60 ans. La Fonction publique fédérale offre une telle possibilité et la pension actuellement réduite est calculée de la manière suivante:

1. Calculer la pension basée sur 2 p. 100 pour chaque année de service donnant droit à pension, en considérant la moyenne de salaire des 6 meilleures années.

[Text]

2. Reduce the amount of pension calculated in 1 above by multiplying the pension by the following: if the employee is at this age of retirement, 50, with 27 years at 2 per cent, you multiply his pension by 0.46; at age 55 the factor would be 0.66 and at age 59 the factor would be 0.92.

On page 42, we wish to comment on the powers and composition of the Pension Board.

The UTU in consort with the feelings of CN employees makes a very strong plea for change in the powers of the Pension Board and also in its composition. To say that the members of the Board have powers is in fact a misnomer, they, in fact, have little or no power. For many years the Pension Board's real effectiveness has been seriously challenged. The employees now desire a much larger say in perhaps one of the most important conditions of employment — their pension plan benefits. Most industrial firms in this country granted long ago an important say in pension benefits to employees. Again the CN lags behind industry in keeping up with the times.

The fact, too, that pension benefits lag behind government and industry clearly indicates that it is high time that the CN Board of Directors take a more realistic approach toward pension benefit improvements. The union voice has not been heard or if it has the CN gives it little more than lip service. If reasonable and realistic labour-management relations are to continue much longer between the CN and its employee representatives there must be of necessity an immediate positive change in the Pension Board. Time is running short in this area and we urge the members of this Committee to do all they can within its powers and influence to see through a clearer, positive approach in crystallizing the voice of the unions in so vital a field as pensions.

The time for meaningful union participation is now.

We suggest that the Pension Board concept is acceptable in principle and that it continue in dealing with the pension matters, but with more powers and with a new composition.

Before outlining our position in this matter, we will briefly examine the present structure and powers of the Pension Board.

The composition is four management representatives, one of which is chairman of the Pension

[Interpretation]

2. Réduire le montant des pensions calculé au paragraphe 1 mentionné ci-haut en multipliant la pension par ce qui suit: si l'employé a 50 ans au moment où il prend sa retraite, avec 27 années de services à 2 p. 100, on multiplie le montant de la pension par 0.46. À l'âge de 55 ans le facteur serait de 0.66 et à l'âge de 59 ans le facteur serait de 0.92.

À la page 42, nous commentons sur les pouvoirs et composition de la Commission des pensions.

La U.T.U. conformément aux sentiments des employés de CN, demande fortement la modification des pouvoirs de la Commission des pensions et de sa composition également. En fait c'est une erreur de dire que la Commission a des pouvoirs quand en réalité elle en a très peu et peut-être même pas du tout. Pendant plusieurs années l'efficacité réelle de la Commission des pensions a été sérieusement critiquée. Maintenant les employés désirent avoir la possibilité de déterminer une des conditions les plus importantes de leur emploi à savoir leurs prestations de pension de retraite. La plupart des industries canadiennes ont depuis longtemps accordé à leurs employés la possibilité de se prononcer sur les questions de prestations de pension. Et là encore le CN se trouve en retard sur l'industrie.

Également, le fait que les prestations de pension sont inférieures à celles qu'accordent le gouvernement et l'industrie indique clairement qu'il est temps que le conseil d'administration du CN adopte une attitude plus réaliste à l'égard de l'amélioration des prestations de pensions. On n'a pas écouté l'opinion du syndicat ou si on l'a fait, le CN n'en tient pas vraiment compte. Pour que des relations patron-employés puissent continuer à exister entre le CN et les représentants de ces employés un changement positif immédiat doit être apporté à la Commission des pensions. Le temps pressé dans ce domaine et nous exhortons les membres de votre Comité à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour qu'il soit tenu compte de la voix des syndicats dans un domaine aussi vital que celui des pensions.

C'est le temps d'une participation constructive des syndicats.

Nous disons que le concept d'une Commission des pensions est acceptable en principe et que celle-ci doit continuer à s'occuper des questions concernant les pensions, mais en lui conférant plus de pouvoirs et en modifiant sa composition.

Avant de souligner notre position sur cette question nous allons examiner brièvement la structure actuelle et les pouvoirs de la Commission des pensions.

Elle est composée de 4 représentants de la direction, l'un d'entre eux étant le président de la Commission

[texte]

ard, three union representatives. The quorum is five members of the Pension Board, and the decision-making powers are none, that is in fact, as all decisions must be ratified by the CN Board of Directors before becoming effective.

To make regulations on the method of proceedings of the Pension Board, but these cannot be inconsistent with the previously established pension plan rules, which have been established by CN management.

To make regulations for the operation of the pension plan and to approve the amounts of pensions which, of course, are based on previously established rates, in fact a rubber-stamping process.

650

Clearly, members of the Pension Board in effect are policemen of the pension plan. They have no say, effectively speaking, of improving pension plan benefits, yet it is only through the Pension Board deliberations that employee representatives have any say on pension matters. We think it is time for a change and in keeping with industrial practices, where employees and their unions have a larger participatory pension plan role, the UTU respectfully suggests that the Committee do all it can to bring about implementation during 1970 of the following criteria.

Retention of the Pension Board concept with seven members.

Three members shall be appointed by CN management and three members shall be elected among and by vote of the officers of the labour unions who are not below the rank of general chairman.

An independent chairman shall be selected and he shall serve for a five-year term. He shall be a qualified prominent citizen and his selection will be effected by the CN Board of Directors from a group of three candidates all of whom would have received prior acceptance by the unions. Failing agreement between the parties the appropriate Minister shall appoint an independent chairman.

The powers of the Pension Board shall be expanded in order that it can achieve the following:

Not less than every two years, the Pension Board shall prepare a report on the state of the pension plan benefits in the CN.

[Interprétation]

des pensions et de 3 représentants syndicaux. Le quorum est de 5 membres de la Commission des pensions et les pouvoirs décisionnaires sont inexistantes, c'est un fait puisque toutes les décisions doivent être ratifiées par le conseil d'administration du CN pour qu'elles deviennent effectives.

Elle a le pouvoir d'élaborer des règlements sur ces procédures de délibérations, mais celles-ci doivent être conformes aux règles établies antérieurement concernant le Régime de pensions, règles qui ont été établies par la direction du CN.

Élaborer des règlements pour l'administration du Régime des pensions et approuver les montants de pensions qui, bien entendu, sont basés sur des règlements établis antérieurement; il s'agit en fait d'une simple apposition d'étampes.

Il est clair que les membres de la Commission des pensions sont les gardiens du régime des pensions. En fait, ils ne peuvent pas se prononcer sur l'amélioration des prestations de pensions, pourtant c'est seulement par le truchement des délibérations de la Commission des pensions que les représentants des employés peuvent intervenir en ce qui concerne les questions de pensions. Nous pensons qu'il est temps qu'un changement soit effectué conformément aux pratiques en vigueur dans l'industrie, en vertu desquelles les employés et leur syndicat participent plus activement à l'administration du régime des pensions. En toute déférence, l'UTU propose que le Comité fasse tout ce qui est en son pouvoir pour assurer l'application des critères suivants au cours de 1970:

1. Le maintien de la Commission des pensions composée de sept membres.
2. Trois membres seront nommés par la direction du Canadien national et trois autres seront élus parmi et par les fonctionnaires des syndicats dont le grade n'est pas inférieur à celui de président général.
3. Un président neutre sera choisi et sera nommé pour cinq ans. Celui-ci devra être un citoyen qualifié pour ce poste et occupant une haute position, son choix sera effectué parmi un groupe de trois candidats ayant tous été acceptés préalablement par les syndicats. Au cas où les parties intéressées n'arriveraient pas à un accord sur cette nomination le Ministre approprié désignera un président neutre.
4. Les pouvoirs de la Commission des pensions seront élargis afin qu'elle puisse exécuter ce qui suit:

Tous les deux ans, au moins la Commission des pensions préparera un rapport sur l'état du régime des prestations de pensions au sein du Canadien national.

[Text]

It shall review current outside practices and shall indicate ameliorations in pension plan changes and benefits.

Pension plan benefits in the CN are to keep abreast of those in other sectors, with particular emphasis on benefits in federal, provincial and municipal plans.

Contribution rates shall be decreased and/or benefits increased as the pension fund experience shows is financially feasible.

The chairman of the Pension Board shall be empowered to obtain all necessary actuarial reports and CN pension trust fund data as he deems necessary to carry out his functions along with Board members.

The Board shall summon, as required, witnesses who are technical experts in the pension field in order to facilitate and to advise on pension matters under review.

The chairman of the Pension Board shall be the final arbitrator in cases of deadlock between Board members regarding pension plan benefit improvements.

The chairman shall be responsible for the preparation of all reports and the implementation of changes shall be binding on the CN Board of Directors.

5. With regard to methods of administering and investing pension fund moneys, the Pension Board shall be empowered to direct changes in methods, such methods to be binding on the CN. Methods are to be reviewed from time to time, but not less than once every year. The chairman of the Pension Board shall arbitrate on any deadlock which may arise in the review of methods or procedures by members of the Board.
6. The chairman of the Pension Board shall ensure that all unfunded CN liabilities are subject to interest payment by the CN into the pension trust fund at a rate which is equivalent to current total yield on moneys invested.
7. The chairman of the Pension Board shall review CN pension trust fund records of the last 10 years and any liability which has been written off the books

[Interpretation]

Il étudiera les pratiques courantes en vigueur dans les autres secteurs et signalera les améliorations apportées au régime des pensions et aux prestations.

Les prestations du régime de pensions du Canadien national doivent toujours être au niveau de celles des autres secteurs, en tenant compte surtout de celles en vigueur dans les régimes du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et des municipalités.

Le taux des contributions sera abaissé et/ou les prestations augmentées si les résultats de l'administration du fonds de pensions indiquent que c'est financièrement réalisable. Le président de la Commission des pensions aura le pouvoir de demander et d'obtenir tous les rapports actuariels nécessaires ainsi que les renseignements concernant le fonds de pensions fiduciaire du Canadien national, qu'il lui soit nécessaire de demander en vue d'exercer ses fonctions corrélativement à celles des membres de la Commission.

La Commission convoquera, au besoin, des témoins experts dans le domaine des pensions afin d'obtenir les conseils et de faciliter l'étude de questions concernant les pensions.

Le président de la Commission des pensions sera l'arbitre final dans les cas de désaccord entre les membres de la Commission au sujet des améliorations à apporter au régime des prestations de pensions.

Le président sera responsable de la préparation de tous les rapports et le Conseil d'administration du Canadien national devra respecter l'application des changements.

5. En ce qui concerne les méthodes d'administration et d'investissement de sommes appartenant aux fonds de pensions, la Commission des pensions aura le pouvoir d'ordonner des changements de méthodes auxquels le Canadien national devra se conformer. Les méthodes devront être révisées occasionnellement, mais au moins une fois l'an. Le président de la Commission des pensions tranchera tout désaccord pouvant survenir entre les membres de la Commission au sujet de la révision des méthodes et des procédures.
6. Le président de la Commission des pensions s'assurera que toutes les dettes non consolidées du Canadien national soient soumises au paiement d'intérêt par le Canadien national au profit du fonds de pension fiduciaire, à un taux équivalent au produit total courant des sommes investies.
7. Le président de la Commission des pensions examinera les registres des fonds de pensions fiduciaires portant sur les dix dernières années et toute de

[texte]

[Interprétation]

or not met shall be reinstated by the CN with accumulated interest.

This latter step must be taken to ensure that money due employees simply cannot be written off by the company. These are rightfully liabilities of CN and must be assumed to be benefits, deferred wages, which undoubtedly in past years have cost employees further salary increases. The UTU does not have access to company books and must, therefore, demand that an independent review be made in order to ascertain that liabilities have not been written off in past years. A reconstitution of the Pension Board and a much-needed and modest increase in its powers, with a totally independent chairman, would serve to improve what is unquestionably leading to a steadily deteriorating state of affairs vis-a-vis employees and management. We will have continuing faith in the Pension Board concept only if changes are forthcoming.

1655

In conclusion, we cannot emphasize too strongly—the risk of monotonous repetition—the urgency of this committee seriously examining in detail the anomalies and gross inequities that have found their way into the present CN pension plan.

We, therefore, urge this Committee to delve deeply into the causes and perpetuation of antiquated and aging CN pension standards and use its every influence in establishing minimum changes necessary to solve the problems we have set out.

In summary of the recommendations, the increases for the pensioners, widows and a permanent escalation formula.

a) For pensioners in receipt of non-contributory employer-paid pensions: an increase from the present \$25 per month pension to \$85 per month. Equivalent increase for pensioners in receipt on pensions of less than \$25 per month.

b) For all other pensioners, an increase in pensions based on the following formula:

Increase pensions by an amount equal to upward changes in DBS Consumer Price Index, calculated from the year of retirement to the end of 1969.

—notwithstanding the calculation formula above, all pensions shall be increased to not less than \$100 per month.

qui aurait été amortie ou non consolidée sera inscrite à nouveau par le Canadien national et l'intérêt accumulé sera ajouté.

Cette dernière mesure doit être prise afin d'assurer que les sommes dues aux employés ne soient pas simplement amorties par la compagnie. Ce sont des dettes du Canadien national et elles doivent représenter des prestations, des salaires différés qui sans aucun doute ont antérieurement constitué pour les employés des pertes d'augmentation de salaires. L'UTU n'a pas accès aux registres de la compagnie par conséquent elle doit en exiger la vérification par une partie neutre afin de s'assurer que des dettes n'ont pas été amorties au cours des années antérieures. Une réorganisation de la Commission des pensions et un modeste accroissement de ses pouvoirs, la nomination d'un président neutre, serviraient à améliorer des relations entre la direction et les employés qui sans aucun doute sont en voie de détérioration. Nous continuerons à appuyer le concept d'une Commission des pensions seulement si des changements sont imminents.

En conclusion, nous ne pouvons qu'insister fortement, au risque de répétition oiseuse, sur le fait qu'il est urgent que votre Comité examine sérieusement et en détail les anomalies et les injustices flagrantes existant dans le régime actuel des pensions du Canadien national.

Par conséquent, nous exhortons votre Comité à aller au fond des causes et de la perpétuation des normes de pensions désuètes du Canadien national et d'user de toute son influence pour aboutir à des changements nécessaires à la résolution du problème que nous avons signalé.

Pour résumer les recommandations: augmentations au profit des pensionnés, des veuves et une formule permanente d'augmentation des pensions.

a) Pour les pensionnés touchant des pensions non contributives versées par l'employeur, l'augmentation de la pension actuelle de \$25 à \$85 par mois. Une augmentation équivalente dans le cas de pensionnés touchant des pensions inférieures à \$25 par mois.

b) Pour tous les autres pensionnés une augmentation basée sur la formule suivante:

Augmentation des pensions d'un montant égal aux hausses indiquées dans l'Indice des prix à la consommation du Bureau fédéral de la statistique, calculée à partir de l'année de la mise à la retraite jusqu'à la fin de 1969. - nonobstant la formule de calcul susmentionnée, toutes les pensions seront augmentées d'au moins \$100 par mois.

[Text]

(c) The widow's pension shall be recalculated as if the entitlement were 75 per cent of her spouse's pension, instead of the present 50 per cent. Minimum widow's pension shall be \$50 per month. Hereafter, increases in pensions in accordance with (b) above to apply to widows of former employees or pensioners.

(d) Payment of adjusted pensions shall be made possible with retroactivity to April 1, 1970.

(e) As a protection for future pensioners, and for persons already on pension who are undoubtedly facing price increases, a permanent pension escalation formula shall be introduced as part of the CN pension plan. Annual pension increases for all pensioners are to be equivalent to the increase in the DBS Consumer Price Index.

(f) Future pension adjustments under the recommended pension escalation formula shall be effective each year on April 1, reflecting the Consumer Price Index increase of the previous calendar year.

2. Improvements in CN 1959 Pension Plan Characteristics - Reopening of CN 1959 Plan

(a) An increase in the unit benefit formula factor from the present 1.5 per cent of earnings to 2 per cent of earnings, for each year of pensionable service, with continuation of co-ordinated CPP/QPP pension formula.

(b) Increase widow's and immediate dependants survivor benefits from the present 50 to 75 per cent.

(c) Retirement at age 60 with no penalty, instead of age 65 as is the case at present. Decrease in service requirement from the present 15 years' service, to 5 years' service for survivor benefits where (a) death of employee occurs while in service (b) for a deferred pension at age 60 for those who terminate their service prior to retirement. This is referred to as fully-vested rights in the pension plan after five years of service, instead of after fifteen years.

(d) Voluntary early retirement for employees between ages 50 and 60 with actuarially - reduced pension for employees having 20 or more years service.

[Interpretation]

c) Les pensions allouées aux veuves seront calculées à nouveau comme s'il s'agissait de l'allocation de 75 p. 100 de la pension de l'époux au lieu des 50 p. 100 versés actuellement. La pension minimale d'une veuve sera de \$50 par mois. Désormais, les augmentations de pensions conformément au paragraphe b) ci-dessus devront s'appliquer aux veuves d'anciens employés ou pensionnés.

d) Le versement de pensions ajustées sera rendu possible avec rappel à compter du 1^{er} avril 1970.

e) Comme protection pour les futurs pensionnés pour les personnes touchant déjà une pension qui ont à faire face à des augmentations de prix, une formule permanente d'augmentation sera introduite au régime des pensions du Canadien national. Les augmentations annuelles des pensions versées à tous les pensionnés doivent être équivalentes aux augmentations indiquées dans l'Indice des prix à la consommation du Bureau fédéral de la statistique.

f) Les ajustements futurs de pensions en vertu de la formule d'augmentation des pensions seront effectués chaque année, le 1^{er} avril, compte tenu de l'augmentation enregistrée à l'Indice des prix à la consommation du Bureau fédéral de la statistique pour l'année civile précédente.

2. Amélioration des dispositions du régime de pensions de 1959 du Canadien national - réouverture du régime de 1959 du Canadien national:

a) Une augmentation de la formule de prestation unitaire du pourcentage actuel de 1.5 p. 100 des gains à 2 p. 100 des gains, de chaque année de service et poursuite de la formule de régime corrélative au régime des pensions du Canada régime de pensions du Québec.

b) Augmentation des prestations allouées à la veuve ou aux dépendants immédiats, des 50 p. 100 actuels à 75 p. 100.

c) Retraite sans pénalisation à l'âge de 60 ans, au lieu de 65 ans comme c'est actuellement le cas. Diminution des 15 années de service exigées actuellement à 5 ans pour l'allocation de prestations aux dépendants: a) l'employé est décédé étant encore en fonction, b) une pension différée est versée à l'employé dans le cas où celui-ci a pris une retraite prématurée à l'âge de 60 ans. Ceci étant un droit acquis après cinq ans de service au lieu de 15.

d) Retraite prématurée facultative pour les employés âgés de 50 à 60 ans, allocation d'une pension actuariellement réduite pour les employés ayant 20 ans ou plus de 20 ans de service.

[texte]

) Reopen 1959 pension plan to allow admission of employees who had not previously exercised that option.

CN Pension Fund: Interest Valuation Rate

) An immediate increase in current pension fund contributions by the CN, contributions to a level in line with those of the federal Public Service. This means increased contributions from the present 7.9 per cent of salary to a minimum of 10 per cent.

) Tabling of actuarial report on CN pension fund and CN investment data with the Transport and Communications Committee and with CN Pension Board members with the understanding that such reports be made available to the representative unions on request.

) Application of an equity appreciation formula which will boost current investment figures. Additional reserve for increased benefits up to \$48 million.

) Payment of a more realistic interest rate by the CN on its \$675 million unfunded liability rate to be in the order of 8 per cent per annum.

) The available pension fund moneys because of a higher valuation rate are in the order of \$350 million. This means that pensions and pension plan benefits can be improved by an amount which would be equivalent to this level without consideration of additional contributions referred to in (a) above.

1700

We have just recently referred to our suggestion on Pension Board changes. This is all respectfully submitted on my behalf and on behalf of brother D. V. McDuffe, Assistant Canadian Legislative Representative.

The Chairman: Thank you, Mr. McGregor.

Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McGregor, at the very start of your brief, you mentioned the effects of inflation and the erosion of the value of the returns to the members of the Pension Fund. This would lead, if we were to accept this or consider it, to an escalation of the returns to the members. Would you be prepared to associate this with a diminution or de-escalation of the returns? As is now, we are talking about fixed returns on a

[Interprétation]

e) Réouverture du régime de pensions de 1959 pour permettre l'admission des employés n'ayant pas fait ce choix auparavant.

3. Fonds de pensions du Canadien national: intérêt de majoration du taux.

a) Une augmentation immédiate de la part du Canadien national des contributions qu'il verse au fonds de pensions à un niveau équivalent à celles de la Fonction publique, c'est-à-dire au lieu des 7.9 p. 100 du salaire versé actuellement, versement de 10 p. 100.

b) La présentation de rapports actuariels concernant le fonds de pensions du Canadien national et les renseignements relatifs aux investissements du Canadien national, au Comité des Transports et des Communications ainsi qu'aux membres de la Commission des pensions avec la condition que de tels rapports soient mis à la disposition des représentants syndicaux à la requête de ces derniers.

c) L'application d'une formule d'évaluation des capitaux engagés qui stimulera les investissements. Des réserves supplémentaires pour l'augmentation des prestations, allant jusqu'à 48 millions de dollars.

d) Le paiement d'un taux d'intérêt plus conforme à la réalité économique sur ses 675 millions de dollars de dettes non consolidées, taux devant être de l'ordre de 8 p. 100 par an.

e) Les fonds de pensions disponibles à cause d'un taux de majoration plus élevé sont de l'ordre de 350 millions de dollars. Ce qui signifie que les pensions et les prestations de pensions peuvent être augmentées d'un montant qui équivaldrait à ce niveau nonobstant les contributions susmentionnées au paragraphe a).

Nous venons de nous référer à nos propositions de changements à apporter à la Commission des pensions. Cet exposé vous est soumis en toute déférence en mon nom et au nom de M. D. V. McDuffe, Représentant législatif adjoint du Canada.

Le président: Merci, monsieur McGregor.

Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le Président.

Monsieur McGregor, au début de votre mémoire, vous mentionnez les effets de l'inflation et l'érosion de la valeur du revenu des membres de la caisse de retraite. Si nous acceptions cette thèse, cela entraînerait une escalade des revenus des cotisants. Seriez-vous prêt à l'associer à une diminution ou à une désescalade des revenus? A l'heure actuelle, il est question d'un revenu fixe selon un pourcentage en tenant compte des

[Text]

percentage basis or otherwise, depending on the various pension plans. But if we were to adopt an open-ended, just on the one side, escalation, should we also consider a lower return should the plan not generate enough for all of the recommendations that you have made?

Mr. McGregor: No, I do not think that we should consider that because the basing on the actuarial findings and that, the individual employee is building this up over the years. We feel it should be the minimum in this without any de-escalation.

Mr. Trudel: Throughout your brief, you talk about investments. I am thinking of the markets at the present time, should all of the earnings be in stocks. We have a depletion of over 300 some odd points in the Dow-Jones. I could well see at one time where the funds would not be sufficient to generate what you are looking for in your brief.

Mr. McGregor: Under the legislation governing the investments and the advisers, there is the fluctuation of the market. True, over the last short while, there has been a drop, but certain investments have been able to hold their own, as it were.

Mr. Trudel: Yes, I agree with you on that but this is hypothetical. There are some funds at the present time, not particularly the ones we are discussing now, that are in difficulty, that are not able to supply or generate enough to cover the returns that were anticipated.

Mr. McGregor: I just cannot agree with that entirely. You may have some knowledge of an isolated case. I am not an actuary: possibly Mr. Deslaurier would like to comment further in so far as the financial investment of funds is concerned, Mr. Trudel.

Mr. Deslaurier: All pension funds have a relatively minor portion or percentage of their funds invested in stocks, which have admittedly fluctuated on the market recently. The CNR has less than \$200 million involved in stocks which are subject to fluctuations. However, the total amount credited to the fund is \$1.4 billion, which is less than 20 per cent, in fact, about 16 per cent. Therefore the Company can well afford to have a fluctuation in that it has such huge other reserves to meet our commitments that it does not have to sell any stock at the present time, in fact, it may not have to do so for many years to come.

Really, the protection we have against market fluctuations is that we do not permit 80 to 90 per cent investment of pension funds in stock but rather a

[Interpretation]

divers régimes de pension. Si nous adoptions une escalade unilatérale ne devrions-nous pas considérer des prestations moindres au cas où le régime ne pourrait financer toutes vos recommandations?

M. McGregor: Non, je ne le crois pas car ce régime est fondé sur les constatations actuarielles et les employés ont consolidé cette caisse au cours des années. Nous estimons que ce doit être le minimum sans qu'il y ait déescalade.

M. Trudel: Dans votre mémoire, vous parlez d'investissements. Je songe présentement aux marchés au cas où tous les revenus seraient investis dans les valeurs. L'indice Dow-Jones indique une baisse de quelque 300 points. J'imagine qu'à un moment donné la caisse ne pourra suffire à financer les recommandations que vous formulez dans votre mémoire.

M. McGregor: En ce qui concerne la loi régissant les investissements et les conseillers d'emplacement, faut aussi tenir compte des fluctuations du marché. Il est vrai que dernièrement il y a eu une baisse, mais certains investissements ont tenu bon quand même.

M. Trudel: Oui, je suis d'accord avec vous, mais c'est une hypothèse. Il y a certaines caisses à l'heure actuelle qui sont en difficultés et ne peuvent faire face à leurs obligations.

M. McGregor: Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous. Il s'agit peut-être d'un cas isolé. Je ne suis pas un actuaire, M. Deslaurier aurait probablement des commentaires sur cette question.

M. Deslaurier: Toute caisse de pension convertit des actions un certain pourcentage de ses fonds. Il est vrai que dernièrement ces actions ont subi des fluctuations. Le CN a un peu moins de \$200 millions en actions qui sont sujettes aux fluctuations. Toutefois, la caisse a un crédit de 1.4 milliard ce qui équivaut environ à 16 p. 100. Par conséquent, la compagnie peut supporter ces fluctuations car ses réserves sont assez considérables pour lui permettre de faire face à ses obligations sans avoir à devoir vendre ses actions pour le moment et même pour plusieurs années à venir.

En réalité, ce qui nous protège contre les fluctuations du marché c'est que nous n'investissons pas 80 ou 90 p. 100 de la caisse en actions, mais seulement u

te]

ch smaller, more modest percentage, in order to
you over, if you will, difficult stock market
ations.

r. Trudel: Going back to the original question,
n, you are in favour of escalation but not de-
lation?

705

r. Deslaurier: We are in favour of escalation. In
8, the annual CN report says that pensions paid
totalled \$51.7 million and yet here we are showing
because of different valuation rates used by
aries, the additional reserve available out of the
4 billion is no less than about \$350 million.
efore, if we escalate pensions in the CN, plus
lease all other benefits, the costs roughly would be
aps between \$20 million and \$25 million per year.
is a long, long way from the gains made recently
ause of valuation rate increases which have prod-
reserves of well over \$300 million. I suggest
the escalation cost would indeed be a small
unt of further cost to the plan.

r. Trudel: May I leave that for a minute, Mr.
irman, because I intend to come back to it, and I
eve Mr. Deslaurier has some of the information
I am seeking.

the brief, you mention the structure of the CN
ways and the CNR Pension Fund. I hope that
t we are discussing at the present time is strictly
structure of the CNR Pension Fund, not the
ancing of the railroad. You mentioned CNR
away and CNR Pension Fund. Or was that in-
led?

r. McGregor: No, just the Pension Fund.

r. Trudel: I should like to ask you a general
tion, Mr. McGregor. Do you have a point of
ention that should be brought to the fore regard-
the briefs that have been submitted previously?

r. McGregor: I have had the opportunity to listen
he briefs that the witnesses have submitted. I
ut point out that these were not solicited by the
ers of the United Transportation Union as the
ividual employees of the Canadian National
ways have, you might say, an independent
ract with the Pension Fund. These are the views
n have been expressed by the various witnesses.

ome of the witnesses have been speaking on their
v behalf and some of them have been speaking on
elf of locals in the various areas throughout
ada. The impression I had is that they are very

[Interprétation]

faible pourcentage, ce qui nous permet de subir les
contre coups du marché.

M. Trudel: Pour en revenir à la première question,
vous êtes en faveur d'une escalade mais non pas d'une
désescalade?

M. Deslaurier: Nous sommes en faveur de l'escalade.
En 1968, le rapport annuel du CN indiquait que le
montant des pensions versées s'élevait à \$51.7 millions
et pourtant en raison des taux d'évaluation différents
utilisés par les actuaires les ressources additionnelles
sur le 1.4 milliard représentent environ \$350 millions.
Par conséquent, si nous haussons les pensions du CN
ainsi que tous les autres bénéfices, il nous en coûtera
probablement de \$20 à \$25 millions par année. Nous
sommes loin des gains de \$300 millions que nous
avons acquis récemment. J'estime qu'une hausse de
pension n'élèverait que très peu le coût du régime.

M. Trudel: Puis-je laisser cette question un instant
Monsieur le Président car je compte y revenir. Je crois
que Monsieur Deslaurier a certains renseignements à
me communiquer.

Dans votre mémoire, vous mentionnez la structure
du CN et de son fonds de pension de retraite. J'espère
qu'il n'est question à l'heure actuelle que de la caisse
de pension du CN et non du financement des opéra-
tions ferroviaires.

M. McGregor: Non, il s'agit de la caisse de pension.

M. Trudel: J'aurais une question d'ordre général
Monsieur McGregor. Avez-vous des remarques à faire
sur les mémoires qui ont été présentés auparavant?

M. McGregor: J'ai eu l'occasion d'entendre les mé-
moires présentés par les témoins. Je vous ferai remar-
quer que ces mémoires n'ont pas été sollicités par le
Syndicat des transports unis car les employés du Cana-
dien National ont un contrat indépendant avec la cais-
se de pension. Ce sont les points de vue exprimés par
les divers témoins.

Certains d'entre eux ont exprimé leur propre point
de vue et d'autres n'étaient que les porte-paroles des
syndicats dans diverses régions du Canada. J'ai l'im-
pression qu'ils sont très inquiets surtout depuis l'adop-

[Text]

concerned, and especially so since the enactment of the Canada Pension Plan. They are becoming more knowledgeable of pension matters and are expressing deep concern. The matters in this brief have been prepared from letters that have been referred to my office.

Mr. Trudel: I could not agree with you more, Mr. Chairman and Mr. McGregor, that there is an area of concern and it is justifiable. But let me be more specific and point to your brief where you use 7.9 per cent as the Company contribution figure. This is contrary to what has been submitted to us so far. In some cases, people were quite certain in their declaration in saying that the Company was not participating. We had some very strong language used by one particular witness saying that the fund was being deprived of Company participation. If I read your figures correctly, you have a 7.9 percentage by the Company as compared to 5 per cent by the employees.

Mr. McGregor: Yes. I cannot speak for the witnesses because I think possibly the witnesses were referring to the former plans, prior to 1935 and the others. I can only form my own views. We feel that the contributions that have been made over the years with the plan here is basically around 7.9 per cent when you take the trust and the Company participation.

Mr. Trudel: I was not referring, Mr. McGregor, to the 1935 plan because I am familiar with that. If my memory serves me correctly, I believe the witness had about four years' service, therefore he would not be involved in a 1935 plan.

There was another area of concern that comes to mind and it has to do with early retirements. Would you say whether, to your knowledge, or whether it has been brought to your attention that, there has been discrimination in that area?

Mr. McGregor: I could not give you a direct answer on that because, as an officer of the United Transportation Union, I have not been too deeply involved in the matter of the application of the CNR plan. I happen to be a Canadian Pacific Railway employee similar to one of the witnesses this morning. I could not get into a question of that nature.

• 1710

Mr. Trudel: Let me leave that, then, and ask you whether you agree that the amounts of returns to the employees or to the retirees should be related to the individual participation and to the fund plus the matching contribution by the Company?

[Interpretation]

tion du régime de pensions du Canada. Ils sont de plus en plus au courant des questions qui concernent les pensions et expriment leur crainte. Les questions traitées dans ce mémoire proviennent de lettres qui ont été reçues dans mon bureau.

M. Trudel: Je ne saurais être plus d'accord avec vous, Monsieur McGregor, il y a une source d'inquiétude qui est justifiable. Vous déclarez dans votre mémoire que la contribution de la compagnie s'élève à 7.9 p. 100. Ça ne correspond pas aux chiffres qui nous ont été soumis. Dans certains cas, les gens étaient convaincus que la compagnie ne contribuait pas du tout. Un témoin est même allé jusqu'à dire que la caisse était privée de la contribution de la compagnie. D'après vos chiffres, la compagnie contribuerait 7.9 p. 100, tandis que les employés ne contribueraient que 5 p. 100.

M. McGregor: Oui. Je ne puis parler au nom des témoins car je pense qu'ils parlaient des régimes d'avant 1935 et des autres régimes. Nous estimons qu'au cours des années la compagnie a contribué 7.9 p. 100.

M. Trudel: Je ne parlais pas du régime de 1935 car je le connais très bien. Si je me souviens bien le témoin n'avait que 4 ans de service, donc il ne pouvait être question du régime de 1935.

Il y a un autre sujet d'inquiétude et c'est celui de la retraite anticipée. D'après vous, y aurait-il eu discrimination?

M. McGregor: Je ne saurais vous donner une réponse directe, car en ma qualité de dirigeant du syndicat de la *United Transportation Union* je ne me suis jamais intéressé à la question de l'application du régime de la CN. Je suis un employé du Canadien Pacifique comme l'un des témoins de ce matin. Je ne saurais me prononcer sur une telle question.

M. Trudel: Estimez-vous que les intérêts accumulés au profit des employés ou des retraités doivent être rapportés à la cotisation personnelle et à la caisse, plus de la contribution de la compagnie?

[texte]

Mr. McGregor: No, I could not agree with that.

Mr. Trudel: What rule would you use, then, if you do not agree with that?

Mr. McGregor: I feel that the good employer should be that the employee, at retirement, should have sufficient funds and benefits to support himself up to 75 per cent of his earnings, and not as in some of the cases that have been given here. The employee should have sufficient benefits coming from the pension plan to permit him to live in dignity in his retiring years.

Mr. Trudel: This was not the intent of my question. Possibly you are getting at it the other way, but what I am thinking now—I believe this point has been made before—is that certain employees being discriminated against because their returns are far less than some of the members who are now participating in newer plans. In other words, they can never hope to get the same benefits and their participation to this fund that has been discussing has been on a lower scale. Do you feel they all should get the same return?

Mr. McGregor: It is my understanding that many of the employees did not select to come into the 1959 plan. Therefore, we have requested in our brief that it be re-opened so they can improve their equities in it. It is also my understanding that there are certain employees of the Canadian National Railways who have received pension benefits over and beyond the provisions of the plan.

Mr. Trudel: Do you care to comment on the integration versus stacked. We also have heard representation on that and I do not recall any mention of this in your brief.

Mr. McGregor: We did refer to the repetition throughout the Canada Pension and the Quebec Pension Plan. There is a great feeling and this was originally the suggestion. We are a democratic organization and the directives have come from the unions and the membership to have it stacked. However, in the formulation of this plan, it was integrated. I feel I would be right in saying from the information I have received in reports that they feel it should be stacked, however, we did not mention that in this brief.

Mr. Trudel: It is not mentioned in the brief. On page 41 you mention the fact that you want to re-open the 1959 plan. I believe you just mentioned that a few months ago. What would be your main areas of concern, that the employees or the pensioners are now being deprived which would give us the reason for reopening the plan?

[Interprétation]

Mr. McGregor: Non, je ne suis pas d'accord.

Mr. Trudel: Quelle formule proposeriez-vous donc?

Mr. McGregor: J'estime qu'un bon employeur doit voir à ce que ses employés, le moment de la retraite venu, reçoivent une pension d'au moins 75 pour cent de leur revenu. Un employé doit avoir une pension suffisante pour vivre dignement les dernières années de sa vie.

Mr. Trudel: Vous avez mal interprété ma question. Ce à quoi je veux en venir c'est que certains employés souffrent de discrimination parce qu'ils reçoivent des pensions beaucoup moins élevées que ceux qui participent aux nouveaux régimes. Ils ne pourront jamais espérer recevoir les mêmes prestations car leur participation au régime a été établie à une échelle inférieure. Estimez-vous que tous doivent bénéficier des mêmes avantages?

Mr. McGregor: Je crois savoir que plusieurs employés n'ont pas choisi de faire partie du régime de 1959. Par conséquent, nous demandons qu'on leur permette d'améliorer les conditions de leur régime. Je crois savoir que certains employés du Canadien National ont reçu des pensions beaucoup plus élevées que ne le prescrit le régime.

Mr. Trudel: Auriez-vous des commentaires à faire sur l'intégration? On nous a fait des instances à ce sujet et vous n'en faites pas mention dans votre mémoire.

Mr. McGregor: Nous avons parlé du chevauchement du régime de pension du Canada et du régime des rentes du Québec. Notre organisme est démocratique et ce sont les syndicats et les membres qui ont demandé l'intégration. Cependant, dans l'élaboration de ce régime, on en a tenu compte. D'après les rapports que j'ai reçus, j'ai l'impression qu'ils préféreraient que ce soit intégré, cependant, nous ne l'avons pas mentionné dans notre mémoire.

Mr. Trudel: Ce n'est pas mentionné dans le mémoire.

A la page 42, vous mentionnez que vous voulez réétudier le régime de 1959. Quelles sont vos principales raisons pour réétudier le régime?

[Text]

Mr. McGregor: I feel this is only a right of the employee to again review his situation to take the full benefit of the plan. It is possible that in the past many of them were hesitant, perhaps, of a breakdown of communications. I understand the management people went out across the country to explain the new plan, but their pensions are a very intricate study and I think possibly this did not get through to the individual employee at that time. He has now seen the error of his ways and would wish to come in and participate in the re-opening of the 1959 plan.

Mr. Trudel: With regard to the advantages and some of the recommendations—I believe Mr. Deslaurier will be able to relate this to the previous question—about the money that can be generated from the fund or the unfunded portion with interest that is being brought in now, I have just put down two figures here. One has to do with the increased liabilities to the widows' pension. The 25 per cent increase in this particular fund would be in the order of \$26 million—I only have two recommendations that I have tried to project—and the other one is on the retirement at 60. I now deprived of the fund of \$350 million on two recommendations. Do you feel this fund can stand that kind of a jolt without touching any of the other recommendations?

• 1715

Mr. Deslaurier: In view of these two basic recommendations, one to increase widows' pensions by 25 per cent and the other to provide for retirement at age 60, it could very well be that the future liability will be high and it will be in the millions. However, at the present time because of favourable valuation rates, we are talking about a readily available reserve, if you will, that was not counted on one, two or three years ago of \$350 million. I do not have possession of figures from an actuary, because a study would have to be done on this as to how much the increased benefits would be. It could very well be that benefit "A", as we are suggesting, will cause "X" million and benefit "B" will cause "Y" million. This is for an actuary to determine. However, I will be quick to point out that if the CN, as an employer, provided a total annual input into the fund of about 10 to 12 per cent, coupled with the 5 to 6 per cent of the employees, which would give us 17 to 19 per cent on an annual basis into a pension fund, we would, indeed, be able to provide all of the benefits we suggested, more or less, subject to actuarial review, simply because I am fairly familiar with the federal government's Public Service superannuation plan where the total contribution, which is 10 to 12 per cent by the employer and 5 to 6 to 6½ per cent by the employees, does, indeed, provide retirement at age 60 and does, indeed, provide up to 90 per cent for survivors'

[Interpretation]

M. McGregor: Je crois que c'est le droit de l'employé de réétudier la situation afin de pouvoir bénéficier de tous les avantages du régime. Il est possible que par le passé plusieurs d'entre eux craignaient une rupture de communications. Je sais que la direction est allée dans tout le pays pour expliquer le nouveau régime, mais la question des pensions est tellement compliquée que je crois que certains employés n'ont pas saisi toute la portée du régime à ce moment-là. Aujourd'hui, ils prennent compte de son erreur et voudraient participer à un réexamen du régime de 1959.

M. Trudel: En ce qui concerne les avantages et certaines recommandations je crois que M. Deslaurier pourra rattacher ces questions à celle qui a déjà été posée au sujet de l'argent qui pourra être produit par la Caisse et l'intérêt que rapporte l'argent qui n'est pas en caisse. J'ai deux recommandations ici. La première est une augmentation de 25 pour cent de la pension des veuves qui serait de l'ordre de 26 millions de dollars et l'autre concerne la retraite à l'âge de 60. Ces deux recommandations priveraient la caisse de millions de dollars. Croyez-vous que la caisse puisse supporter un tel soubresaut sans nuire aux autres recommandations?

M. Deslauriers: En raison de ces deux recommandations fondamentales, il se peut fort bien que les engagements à venir atteignent des millions de dollars. Toutefois, à l'heure actuelle, grâce à des taux d'évaluation favorables, nous pouvons compter sur une réserve de \$350 millions que nous n'avions pas il y a trois ans. Je ne dispose pas des chiffres d'un actuinaire là-dessus car il faudra faire une étude. Il se peut qu'une recommandation (A) coûte (X) millions de dollars et que la recommandation (B) coûte (Y) millions de dollars. Cette question relève d'un actuinaire. Toutefois je peux avancer que si le Canadien National en tant qu'employeur fournit une contribution annuelle à la caisse d'environ 10 à 12 p. 100 et que les employés contribuent de 5 à 6 p. 100 ce qui ferait un total de 17 à 19 p. 100 annuellement nous pourrions certainement fournir toutes les prestations demandées. Je connais très bien le régime de pension de retraite de la Fonction publique où le total des contributions est de 10 à 12 p. 100 chez l'employeur et de 5 à 6 p. 100 chez l'employé peut offrir la pension à l'âge de 60 ans. Il fournit aussi des prestations de 90 p. 100 pour les survivants. Si l'effectif du Canadien National est à peu près le même que celui de la Fonction publique je crois qu'avec une contribution active de la part de l'employeur nous pourrions accorder les mêmes prestations que celles de la Fonction publique qui compte 200,000 membres.

[Texte]

[Interprétation]

enefits. Therefore, if the population strata of the CN are essentially the same as the federal Public Service, and we have no reason to doubt this, I think we can try well, indeed, provide, with an increased employer contribution, the benefits which are in fact now experienced in the federal Public Service of which 100,000 people are members.

Mr. Trudel: I have seen in your brief where you have made this relationship and I am familiar with it because I have read it, but have you made an estimate, assuming that the fund is at \$1.4 billion of all of your commendations? Have you gone that far? Have you an actuarial study?

Mr. Deslaurier: No, we have no actuarial study. However, given the \$350 million available reserve now the fund plus an increased employer contribution, we would, indeed, be able to meet escalation, retirement at age 60, early retirement at age 50 and increased widows or survivors benefits. This is really the only qualitative statement we can make now because obviously this would require a very detailed actuarial review. However, if the employer were ready to pay 10 to 12 per cent of the payroll each year into the fund, plus the existing added reserves because of better valuation rates, there is no question in my mind whatsoever that the major part, if not all of these benefits, could be provided within these criteria.

Mr. Trudel: Could I ask one brief question, Mr. Chairman?

The Chairman: As long as it is brief. You have been asking questions for 20 minutes now, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: The recommendation that the pensions of those who are now on retirement should be brought to \$100 a month—I believe that is what you said—would cost \$5.5 million a year. The \$5.5 million would have to be taken from the fund, the way it stands now, so you would be depriving the employees who have not retired of that amount of money over the years. Do you feel you could get an acceptance of that by your membership?

Mr. Deslaurier: I have to disagree with the statement because if we have an available reserve in our estimation of around \$350 million as the future liability, surely the increase in benefits totalling \$5 million is a small drop in the bucket in order to provide these benefits without in any way, shape or form disturbing the future liability commitments to employees. There is no way that such a small amount, could affect the fund.

M. Trudel: J'ai vu que vous avez établi ce rapport dans votre mémoire car je l'ai lu, mais avez-vous fait une estimation en supposant que la caisse soit de \$1.4 milliard? Avez-vous une étude actuarielle là-dessus?

M. Deslauriers: Non, nous n'avons pas d'étude actuarielle. Toutefois, étant donnés les \$350 millions en réserve à l'heure actuelle, une contribution accrue de la part de l'employeur, nous pourrions faire face à une escalade, à la retraite à l'âge de 60 ans, à la retraite anticipée à l'âge de 50 ans et à la hausse des prestations aux veuves et aux survivants. Voilà tout ce que je peux déclarer pour le moment car cette question exige une étude approfondie par les actuaires. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que si l'employeur veut contribuer de 10 à 12 pour 100 par année à la caisse, nous pourrions facilement fournir tous ces avantages.

M. Trudel: Monsieur le président, puis-je poser une question brève?

Le président: A condition qu'elle soit brève, car vous posez des questions depuis 20 minutes maintenant, monsieur Trudel.

M. Trudel: La recommandation voulant que les pensions de ceux qui sont à leur retraite actuellement soit majorées à 100 dollars par mois, coûterait environ 5.5 millions par année. Cette somme devrait être relevée de la caisse, de sorte que les employés qui ne sont pas à leur retraite seraient privés de ce montant d'argent au cours des années. Croyez-vous que vos membres accepteraient une telle situation?

M. Deslauriers: Je ne suis pas d'accord avec votre déclaration car si nous avons une réserve de \$350 millions je ne vois pas comment une somme aussi minime que \$5 millions pourrait nuire à la caisse.

[Text]

The Chairman: Mr. Skoreyko.

Mr. Trudel: I will come back to it, Mr. Chairman.

Mr. Skoreyko: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McGregor, I am going to follow a different line of questioning. First of all, I would like to ask you how long you have been the Canadian legislative representative or director for the United Transport Union? How many years have you been at this?

Mr. McGregor: I was elected as the Canadian legislative representative for the former Brotherhood of Railroad Trainmen and took office in March, 1960.

Mr. Skoreyko: In March, 1960?

Mr. McGregor: Yes.

Mr. Skoreyko: That is 10 years?

● 1720

Mr. McGregor: Prior to that I was general chairman with the Canadian Pacific Railway, western region.

Mr. Skoreyko: How many times in the past 10 years, Mr. McGregor, has your organization or have you personally made representation either to the government, the railway or, indeed, to the Minister to determine whether pension adjustments would be considered? How many times in the past 10 years has this kind of approach been made?

Mr. McGregor: I only made representations, because I am in the legislative field, to the government during the Canada Pension Plan. Representations on behalf of the organizations were made by the General Chairman of the Canadian National Railway, that is the officers from our protective department, we call it. I myself have not been involved with that.

Mr. Skoreyko: Is there some justification then for some of the locals who criticized the United Transport Union for taking less than expected interest in this particular problem?

Mr. McGregor: I do not feel that the criticism was justified to the organization because requests have been made for many years and yearly at these meetings for the improvements in the pension plan on behalf of the members by their duly elected officer. With the outcome of it and the present plan as it is, I feel that there is proper criticism to what is in the plan on their behalf, but I do not think you can say that this is because of the individual representing them at the time to improve the plan. This is why we have

[Interpretation]

Le président: Monsieur Skoreyko.

M. Trudel: Je reviendrai à la charge.

M. Skoreyko: Merci, monsieur le président. Monsieur McGregor, depuis combien de temps êtes-vous directeur de la *United Transportation Union*?

M. McGregor: J'ai été élu à ce poste en mars 19

M. Skoreyko: En mars 1960?

M. McGregor: Oui.

M. Skoreyko: C'est-à-dire 10 ans?

M. McGregor: Auparavant j'étais président Canadien Pacifique pour la région de l'Ouest.

M. Skoreyko: Combien de fois au cours des dernières années avez-vous fait des tentatives auprès des autorités pour faire hausser les pensions?

M. McGregor: Pour ma part, je n'ai fait des instances au gouvernement qu'à l'origine du Régime de pensions du Canada. Le président général du Canadien National a présenté des instances au nom des organismes. Je n'en ai eu à y voir.

M. Skoreyko: Les unités syndicales ont-elles raison de critiquer la *United Transport Union* pour ne s'intéresser davantage à ce problème?

M. McGregor: Je n'estime pas que les critiques soient justifiées car depuis de nombreuses années au cours des réunions les représentants élus ont demandé l'amélioration du régime des pensions. J'estime qu'on a raison de critiquer le régime actuel mais ce ne sont pas les représentants qui en sont responsables. Nous sommes en train de restructurer le Comité des pensions et d'accroître les pouvoirs de la Commission des pensions. Il serait possible d'améliorer le sort des membres que nous représentons.

[texte]

pointed out that we feel with the restructure of the Pension Committee and the powers of the Pension Board there would be possibility for improvements to be forthcoming on behalf of the individual members that we represent.

Mr. Skoreyko: I am very interested indeed in the recommendations, Mr. McGregor. I notice on page 44, paragraph 5 of your recommendations, you are very interested in methods of administering and investing pension fund moneys. You wish now that the Pension Board shall be empowered to direct changes in methods, such methods to be binding on the CNR. And when you go over to page 45 at paragraph 7 you say: to assure that at no time will liabilities of the CNR be written off. I presume that is past and present and future. I am thinking, sir, that you might be somewhat inconsistent. In other words, you want your cake and you want to eat it too. You are saying, we will direct where you will invest your money but do not write any of it off; if we make a bad guess and you are wrong, it is your liability so you have to replenish the fund. Do you not think you are going a little far when you say: we do not want any losses; we want to be able to direct the area in which you are going to spend our money. I am just wondering, as a businessman, whether I could find something like this acceptable. If I were going to assume responsibility for it, I would surely want to have something to say about where it was being invested.

1725

Mr. McGregor: In the brief on this point we feel that the Pension Board in assuming their responsibilities would no doubt have to have expert advice in making investments. As I understand, and I could be in error on this matter, but it is my understanding that these investments on a portfolio of this size are made only by proper responsible parties, and I do not understand that the members of the Pension Board themselves are keeping right up to date with the daily fluctuations. And this section 5 is placing responsibility on the Chairman and the members of the Board to have a closer . . .

Mr. Skoreyko: But you say their decisions will be binding on the CNR.

Mr. McGregor: Yes, with consultations. I think that when they have their advisers and a good investment should be so. They should have certain powers in administration of the fund. But when you refer to other matter in paragraph 7, we do not say "if this is done"; we do not know. We feel that if there was anything written off, we have never seen the reports. It was, fine; if it was not, fine. We just want to

[Interprétation]

Mr. Skoreyko: Ces recommandations m'intéressent au plus haut point, monsieur McGregor. Je constate qu'au paragraphe 5 de la page 44 de vos recommandations vous vous intéressez aux méthodes de gestion et de classement des fonds de caisses de retraite. Vous estimez que la Commission des pensions devrait être autorisée à faire modifier les méthodes de façon à ce qu'elle lie le Canadien National. Au paragraphe 7 de la page 45 vous déclarez: «en vue d'assurer que les obligations du CN ne seront jamais supprimées». Il me semble que vous êtes quelque peu inconséquent. En d'autres termes, vous voulez gagner sur les deux côtés du tableau. Vous dites: «nous allons vous dire où investir votre argent, mais si notre choix est mauvais ce sera votre responsabilité et vous devrez rembourser les fonds». Ne pensez-vous pas que vous allez un peu trop loin quand vous dites: «nous ne voulons pas de pertes, mais nous voulons que vous soyez responsables, nous voulons pouvoir orienter l'utilisation ou l'investissement de nos fonds». En ma qualité d'homme d'affaires je me demande si je pourrais accepter quelque chose de la sorte. Si je dois en assumer la responsabilité je veux certainement mon mot à dire quant au mode d'investissement.

Mr. McGregor: Dans notre mémoire, nous estimons, que la Commission des pensions en assumant ses responsabilités devra avoir recours à des experts conseils en matière d'investissement. Je crois savoir que des investissements aussi considérables se font tous les jours par les autorités responsables et je ne crois pas que les membres de la Commission des pensions se tiennent au courant des fluctuations quotidiennes. L'article 5 confère au président et aux membres de la commission la responsabilité de voir . . .

Mr. Skoreyko: Mais vous dites que leurs décisions lieront le Canadien National.

Mr. McGregor: Oui, après consultations. Lorsque la commission aura des conseillers et aura fait de bons placements elle devra avoir certains pouvoirs quant à l'administration de la caisse. Lorsque vous vous reportez à l'autre question au paragraphe 7 nous ne disons pas «si cela était fait» nous ne le savons pas. S'il y a des rapports là-dessus nous ne les avons jamais vus. Nous voulons simplement que ce soit clair dans l'esprit

[Text]

clarify any misunderstanding that may be in the minds of the employees of the Canadian National Railway that this could have been the fact. I feel that if this step was taken and the moneys were due and were not written off, this would clarify a lot of the misunderstanding because of a lack of communication in the minds of the employees.

Mr. Skoreyko: Have you seen the Mercer Report, Mr. McGregor?

Mr. McGregor: No, I have not seen the Mercer Report. I understand it is a confidential document.

Mr. Skoreyko: It is not available to you, then.

Mr. McGregor: No, and reports of that nature would be channelled to my office through our General Chairman.

Mr. Skoreyko: And you have never seen them.

Mr. McGregor: No.

Mr. Skoreyko: Have you seen the Canadian National Railway's Annual Statement?

Mr. McGregor: 1968.

Mr. Skoreyko: 1968 or 1969, it does not really matter.

Mr. McGregor: I just obtained this 1969 here yesterday and I have not studied it in detail.

Mr. Skoreyko: There is some reference there to the pension plan—the funding—signed by Mercer. Are you satisfied that that is reasonably accurate or have you had a chance to study it?

Mr. McGregor: I could not give you an answer to that. I have not had an opportunity to delve into it.

Mr. Skoreyko: I see. One other point and my final question, Mr. Chairman. On page 44, sir, you mention that:

Three members shall be appointed by CN management and three members shall be elected among and by vote of the officers of the labour unions who are not below the rank of General Chairman.

I am wondering why not general membership? You have 50,000 employees. Why do they not decide through a vote as you elect a responsible government or responsible members of Parliament? This way you appoint, you elect three members to serve on the Board. Is that . . .

[Interpretation]

des employés du Canadien National. Nous estimons que si cette mesure est adoptée et si les fonds étaient dus et n'étaient pas amortis cela pourrait dissiper beaucoup de malentendus résultant du manque de communications.

M. Skoreyko: Monsieur McGregor, avez-vous vu le rapport Mercer?

M. McGregor: Non, je n'ai pas vu ce rapport, c'est un document confidentiel.

M. Skoreyko: Vous ne pouvez pas y avoir accès?

M. McGregor: Non, un rapport de ce genre sera envoyé à mon bureau par l'entremise de notre président général.

M. Skoreyko: Et vous ne les avez jamais vus?

M. McGregor: Non.

M. Skoreyko: Avez-vous vu le rapport annuel du Canadien National?

M. McGregor: 1968.

M. Skoreyko: 1968 ou 1969 ça n'a pas d'importance.

M. McGregor: Je n'ai reçu le rapport de 1969 qu'hier et je ne l'ai pas étudié en détails.

M. Skoreyko: On y mentionne le Régime des pensions, le financement et c'est signé par Mercer. Trouvez-vous que c'est exact ou avez-vous eu le temps de l'étudier?

M. McGregor: Je ne pourrai pas vous répondre car je n'ai pas eu l'occasion de l'approfondir.

M. Skoreyko: Très bien. Une dernière question monsieur le président. A la page 44, vous déclarez qu'il y a:

Trois membres doivent être nommés par la direction du Canadien National et trois membres doivent être élus par les dirigeants des syndicats qui ont au moins le titre de président général.

Pourquoi pas un vote général? Vous avez 50,000 employés pourquoi ne décideraient-ils pas par un vote comme vous éliez des députés au Parlement? De cette façon vous pourriez élire trois membres pour faire partie de la commission. Est-ce que . . .

[texte]

Mr. McGregor: This is in line with the past procedure of the railway pension plan or since they have had the contributory plans. You had to strike a figure and who would be the candidates. In the United Transportation Union our General Chairmen are full-time officers who are available for the opportunity to discuss the CNR matters with their management, which opportunity is not available to our United Transportation officers at the local level who are part-time. So we struck the figure and offices such as the General Chairman.

Mr. Skoreyko: Who would elect these officers? The general membership?

Mr. McGregor: No, there are many organizations represented in the CNR family. They would be selected by and among the General Chairmen of those who are certified bargaining agents holding contracts with the CNR. There are non-schedule employees who participate into the plan. Of course they would have a General Chairman.

Mr. Skoreyko: Yes.

Mr. McGregor: But with regard to selection it would be from those duly working in day-to-day problems involving the members as at the General Chairman level, but not below that. Possibly it could be arranged that you could have what we call vice-presidents or junior officers, but in preparing this brief we felt it should not go below the General Chairman level.

730

Mr. Skoreyko: I was only concerned because you are working after my money as an employee and I was wondering why I could not participate. This may be a bit of politics at the higher level sort of thing.

Mr. McGregor: No, I do not feel like that. We do not want to get into a shareholders meeting.

Mr. Skoreyko: That is really what you are doing at a shareholders meeting.

Mr. McGregor: You have full-time officers.

Mr. Skoreyko: They can give you a hell of a lot of trouble too.

Mr. McGregor: I never attended one, sir.

[Interprétation]

M. McGregor: C'est conforme à la procédure de l'ancien régime de pension des chemins de fer ou depuis qu'ils ont des régimes contributifs. Il fallait établir un chiffre et qui seraient candidats. Dans le *United Transportation Union* nos présidents généraux sont employés à plein temps et ont l'occasion de discuter des questions du Canadien National avec la direction en tout temps tandis que les membres du syndicat ne sont employés qu'à temps partiel. Par conséquent, nous établissons le chiffre et les fonctions comme ceux de président général.

M. Skoreyko: Qui élirait ces dirigeants? L'ensemble des membres?

M. McGregor: Non, il y a plusieurs organismes représentés dans la famille du CN. Ils seraient élus par et parmi les présidents généraux des négociateurs reconnus ayant des contrats avec le CN. Il y a des employés qui n'ont pas de contrat et qui participent au Régime. Naturellement, ils n'ont pas de président général.

M. Skoreyko: Oui.

M. McGregor: Le choix se porterait sur ceux qui étudient les problèmes de tous les jours, qui desservent les membres et qui sont au moins au niveau de président général. Nous pourrions avoir des vice-présidents ou des dirigeants supérieurs mais dans l'élaboration de ce mémoire nous avons estimé qu'il ne fallait pas aller en-dessous du niveau de président général.

M. Skoreyko: Je m'y intéressais en qualité d'employé et je me demandais pourquoi je ne pouvais participer. A un niveau supérieur cela pourrait avoir un soupçon de politique.

M. McGregor: Non je ne pense pas comme cela. Nous ne voulons certainement pas avoir une réunion d'actionnaires.

M. Skoreyko: Au fond c'est ce que vous faites lorsqu'il s'agit d'une réunion du conseil d'administration.

M. McGregor: Vous avez des dirigeants à plein temps.

M. Skoreyko: Ils peuvent vous donner beaucoup d'ennuis.

M. McGregor: Je n'ai jamais assisté à une telle réunion monsieur.

[Text]

Mr. Skoreyko: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. McGregor, referring to page 44, I too was wondering about your first suggestion or recommendation, the "Retention of the Pension Board concept with seven members," and then your second one, "... below the rank of General Chairman." I would like to know the bureaucracy of your organization in regard to rank. Once you get to the Vice-President and the General Chairman, just where do we go from there?

Mr. McGregor: You have lost me, Mr. Skoberg. When you used the word "bureaucracy" it threw me into a tailspin.

Mr. Skoberg: I noted in your brief you referred to "rank" and this sort of threw me as well, Mr. McGregor.

Mr. McGregor: Mr. Skoberg, it was not a matter of rank. As I tried to point out, our General Chairman, as you are familiar, is a full-time officer and is working daily with these matters on behalf of other organizations. In the General Chairman's association this has been the practice ever since 1937 in both the CN and the CPR. These officers are selected to go down to the local chairmen or to the Secretary of a local. I feel that possibly some of them may be more capable but possibly do not have access to records dealing with pension matters.

Mr. Skoberg: The reason I ask the question is that I know in some organizations they do have staff appointed to such positions who are experts in that particular field. I wonder whether or not you have given that consideration in your brief, or whether you just have gone along with the idea because a General Chairman's association up to this time have been the ones that really have administered it or been responsible on the advisory committee.

Mr. McGregor: That was our thinking. Our organization does not have what you might call, per se, a pension expert. Maybe this could be considered within the organization in the future.

Mr. Skoberg: Let us go to the third recommendation which states:

An independent chairman shall be selected and . . .
He shall be a qualified prominent citizen . . .

How would you determine prominence in this particular area? What are you referring to here? This is another recommendation that makes me wonder.

[Interpretation]

M. Skoreyko: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur McGregor, je me pose également certaines questions au sujet de vos recommandations indiquées à la page 44, soit le maintien de l'idée de Commission de pensions composée de sept membres et également l'idée selon laquelle les membres des syndicats doivent occuper un poste qui n'est pas inférieur à celui de gérant-général. Selon votre bureaucratie, quels autres postes existent après le vice-président et le gérant-général?

M. McGregor: Monsieur Skoberg, quand vous parlez de bureaucratie, vous me rendez nerveux.

M. Skoberg: J'ai remarqué que vous faisiez allusion au rang dans votre mémoire et cela m'inquiète aussi.

M. McGregor: Monsieur Skoberg, sachez qu'il s'agit pas de rang. Comme j'ai essayé de vous le dire, notre gérant-général occupe un poste à temps plein et travaille sur ces questions pour le compte d'autres organisations. La «General Chairman's association» a adopté cette pratique depuis 1937 à la fois pour le CN et comme pour le CPR. Les dirigeants ont été choisis afin de se rendre chez le président ou le secrétaire (syndicat local. Certains d'entre eux sont peut-être plus compétents mais n'ont pas accès aux dossiers traités des questions de pension.

M. Skoberg: La raison pour laquelle je pose la question est que dans certaines organisations leur personnel qui occupe ce poste sont spécialistes en la matière. Je me demande si vous y avez songé lors de la rédaction de votre mémoire ou si vous vous êtes fiés sur le fait que généralement une «General Chairman's association» s'est toujours occupée elle-même de la question ou qu'elle a été responsable devant le comité consultatif.

M. McGregor: C'est ce que nous pensons. Notre organisation n'a pas ce que vous pourriez appeler un spécialiste des pensions. Nous pourrions peut-être songer à l'avenir.

M. Skoberg: Passons à la troisième recommandation qui se lit comme suit:

Un président indépendant sera choisi et . . . il sera un citoyen éminent, spécialisé en la matière . . .

Je me demande ce que vous entendez par le mot «éminent».

[texte]

[Interprétation]

Mr. McGregor: We were thinking of a man that could be knowledgeable of pension matters. He would be recognized by the public more or less as a consultant. We would not want to get any Mafia moving into this.

Mr. Skoberg: When you say "prominent" it makes me think of some of the well-known names that may not have any actual experience in the field at all. Just because they are well-known they are put on a board, and we see this in respect of too damned many conciliation boards at the present time.

Mr. McGregor: We could have left the word "prominent" out. We meant qualified and prominent—the one who would be acceptable to the membership and a responsible outstanding citizen.

Mr. Skoberg: On page 10, Mr. McGregor, at the bottom of the page:

In a very real sense, previous pension fund commitments by the Company are "deferred wages" fully owed to employees.

What about "present pension fund commitments?" Are you referring to them still as deferred wages?

Mr. McGregor: Yes.

Mr. Skoberg: Wages are negotiable, are they not?

Mr. McGregor: Right.

Mr. Skoberg: Then turning back to No. 3 again, you now are going to give discretion to the CN Board of directors to really choose out of these three people you are referring to who the chairman of the committee will be. If you will again revert back to page 10—you are suggesting that this is the employees' deferred wages that is in the pension fund—do you not think then the organization should possibly have a real say in determining who the chairman will be and let them make the final decision?

1735

Mr. McGregor: As there is more than one organization involved—there is approximately 18—if the organizations could not agree upon this then it would be placed before a higher authority—we have suggested a minister, but we do not say who—to make a selection.

M. McGregor: Nous pensons à une personne qui s'y connaîtrait en matière de pension. Il serait connu comme expert-conseil.

M. Skoberg: Quand vous dites «éminent» je pense que plusieurs personnes éminentes n'ont pas nécessairement de l'expérience pratique dans ce domaine. C'est ce qui se passe trop souvent dans le cas de conseils de conciliation à l'heure actuelle.

M. McGregor: Peut-être devrions-nous retirer cette expression. Nous voulons simplement dire qu'il faudrait quelqu'un de spécialisé en cette matière qui pourrait être accepté dans l'association et qui serait un homme de valeur.

M. Skoberg: Au bas de la page 10, je lis ce qui suit:

En réalité, les engagements pris par la compagnie pour un fonds de pension antérieur constituent ce qu'on pourrait appeler des salaires différés auxquels les employés ont droit.

Qu'auriez-vous à dire au sujet des engagements actuels concernant les fonds de pension? Estimez-vous qu'il s'agit aussi de salaires différés?

M. McGregor: Oui.

M. Skoberg: On peut toujours négocier les salaires n'est-ce pas?

M. McGregor: Oui.

M. Skoberg: Pour en revenir à votre troisième recommandation, vous êtes prêt à permettre au Conseil d'administration du Canadien National de choisir parmi ces trois personnes le président du comité. Si vous vous reportez à la page 10, où vous dites que le fonds de pension est constitué par les salaires différés des employés, n'estimez-vous pas que l'organisation devrait avoir son mot à dire en vue de déterminer qui sera le président?

M. McGregor: Il y a plus d'une organisation en cause. Il y en a à peu près 18 si les organisations ne pouvaient se mettre d'accord une instance supérieure, par exemple un ministre, pourrait faire un choix.

[Text]

Mr. Skoberg: I would like to ask a direct question, Mr. McGregor. In view of the CLC action in Edmonton most recently on workers' participation in their working conditions and the likes of that, do you consider that pension plans should be negotiable? We have heard this from many, many briefs as well as from letters that we have received to date. I am wondering whether or not you would care to enter into that field at this time.

Mr. McGregor: As you will appreciate, Mr. Skoberg, this opens up quite a problematical area. We feel that in the setting up of the powers of the Board this could bring about a closer method of negotiations. But as to putting it into the wage and rules movement, we feel it should be given a try with this setup of the powers of the Board. If that fails, then possibly further consideration could be given by the members. Of course we have to be guided by the wishes of the membership on these matters. I think they would decide; it would not be up to myself or my colleagues. We use the democratic process.

Mr. Skoberg: With the express concern to this Committee to date, and the hundreds of letters that all members of the Committee have been receiving, with the lack of representation by those people already on pension do you believe . . . again I realize the general chairman's association looks after this particular area . . . that the people you are representing by this brief consider there should be representation from the pensioners on this Board?

Mr. McGregor: I have received a considerable number of communications suggesting that you have a pensioner on the Board. Then there are others who point out that it is not difficult, as we do not represent the pensioners in our direct negotiations and as various pension associations have joined with our senior pensioners on both railways throughout Canada, to select from among those who are on pension until there is one CNR pension association. Otherwise, there would be conflicting views and opinions between the pensioners who are resident of White Rock, British Columbia and those in Halifax, Nova Scotia. I think there is a problem there. I just do not know how such selection would be made.

Mr. Skoberg: Do you believe that any organization—and I use this in the broad sense—is obligated to represent those already on pension as well as their present working members contributing to the pension fund?

Mr. McGregor: We do represent them in many ways.

[Interpretation]

M. Skoberg: J'aimerais vous poser une question vous directement, monsieur McGregor. Étant donné l'initiative du Congrès du travail du Canada à Edmonton récemment concernant la participation des travailleurs à leurs conditions de travail, estimez-vous que les régimes de pension devraient pouvoir être négociés? C'est une position qui a été adoptée par les organisations qui nous ont donné de nombreux mémoires jusqu'à présent. Serait-ce également la position que vous désireriez suivre à l'heure actuelle?

M. McGregor: Vous vous rendez sans doute compte monsieur Skoberg qu'il s'agit là d'un domaine assez complexe. Nous croyons que quand le conseil aura les pouvoirs que nous venons de décrire, il sera possible d'engager des négociations plus étroites dans ce domaine. Nous devrions d'abord essayer de voir si le conseil pourra résoudre ces problèmes. Si cela se révèle infructueux, nous pourrions peut-être étudier alors votre suggestion. Évidemment les membres de l'association devront nous guider en ce domaine ils auront décidé étant donné que nous utilisons un processus démocratique.

M. Skoberg: Étant donné que le Comité a été saisi de cette question et que les députés ont reçu quantité de lettres à ce sujet et le peu de réclamations que nous avons reçues de personnes retraitées estimez-vous que les personnes que vous représentez et au nom desquelles vous vous présentez ce mémoire estiment que les personnes retraitées qui font partie du Conseil des pensions devraient nous envoyer des réclamations?

M. McGregor: D'après la correspondance que j'ai reçue, beaucoup suggèrent qu'un pensionné fasse partie du Conseil des pensions. D'autres font remarquer qu'il serait très difficile qu'il en soit ainsi étant donné que nous ne représentons pas les pensionnés lors de nos négociations directes, et comme il serait très difficile de choisir parmi les personnes pensionnées qui sont affiliées à une des associations de pensionnés du Canadien National. Il pourrait y avoir des opinions contradictoires entre les pensionnés qui habitent à White Rock en Colombie-Britannique et ceux qui habitent à Halifax en Nouvelle-Écosse. Nous ne savons pas comment faire un tel choix.

M. Skoberg: Estimez-vous qu'une organisation devrait être obligée de représenter les personnes retraitées de même que les travailleurs qui contribuent aux fonds de pension?

M. McGregor: Nous les représentons de beaucoup de façons.

[texte]

[Interprétation]

Mr. Skoberg: I am speaking about pension funds at now.

M. Skoberg: Je parle des fonds de pension.

Mr. McGregor: Our pensioners have a democratic right of casting ballots in certain matters, and I think that we are responsible to do what we can on behalf of those who are working and those who have retired. This is our responsibility, because they built the foundation.

M. McGregor. Nos retraités ont une façon démocratique de voter en certaines matières et je crois qu'il nous incombe de faire tout notre possible pour les travailleurs ainsi que les personnes retraitées.

Mr. Skoberg: Has there ever been a pensioner that had an opportunity to cast a ballot on an increase in pension or had a say in the administration of the pension plan?

M. Skoberg: Y a-t-il jamais eu un pensionné qui a eu l'occasion de voter sur une question d'augmentation de pension; y en a-t-il jamais eu un qui ait eu quelque chose à dire dans l'administration du régime de pension?

Mr. McGregor: Not to my knowledge.

M. McGregor: Pas à ma connaissance.

Mr. Skoberg: Also in respect of your recommendations on page 44, do you believe at any time there could be a final settlement without negotiation? In other words, do you think an arbitrator should be set up unless there has been prior negotiation between the parties?

M. Skoberg: En ce qui concerne vos recommandations à la page 44, estimez-vous qu'il devrait y avoir une entente finale sans négociation? En d'autres termes estimez-vous qu'il devrait y avoir arbitrage à moins qu'il n'y ait eu auparavant négociations entre les parties?

Mr. McGregor: In dealing with No. 5?

M. McGregor: En ce qui concerne notre recommandation numéro 5?

Mr. Skoberg: On anything, wage and rules or what-have-you.

M. Skoberg: Au sujet des salaires et des règles de travail etc.

Mr. McGregor: We are not discussing wage and rules matters right here.

M. McGregor: Ce n'est pas ce que nous discutons présentement.

1740

Mr. Skoberg: I am just asking you whether or not you believe there should be negotiations before an arbitrator is set up on any matter in so far as collective bargaining is concerned or anything affecting the conditions of the employees.

M. Skoberg: Je vous demande simplement si vous estimez qu'il devrait y avoir des négociations avant qu'il y ait arbitrage dans les cas de négociations collectives ou de toute initiative qui touche les conditions de travail des employés.

Mr. McGregor: This is the principle of collective bargaining.

M. McGregor: C'est le principe de la négociation collective.

Mr. Skoberg: Yes. Then, if you will refer to your comment here:

M. Skoberg: Oui. Je vous prierais alors de vous reporter à votre commentaire.

The Chairman of the pension Board shall be the final arbitrator in cases of deadlock . . .

Le président du Conseil des pensions sera l'arbitre final en cas d'impasse . . .

Are you actually in favour of final arbitration without being able to use negotiation first? This is where we get back to the question of collective bargaining and this is the question I would like to have clarified because of the dissatisfaction of some of the briefers that we have had in this type of negotiating pensions.

Êtes-vous en fait en faveur de l'arbitrage définitif sans passer d'abord par la négociation. J'aimerais que vous clarifiiez cette question étant donné que nous avons reçu de nombreuses plaintes concernant cette façon de négocier des pensions.

[Text]

Mr. McGregor: In the matter of these pensions and in order to administer it with the Board, I think you will appreciate to put it back to the individual participant or contributor to the pension plan it would be practically impossible to get a uniform directive of their wishes.

Mr. Skoberg: Unless you could come with a collective agreement.

Mr. McGregor: Therefore, there has to be some final recognized authority to make the decision. The negotiations would be done between the union representatives and the management on this Board before the neutral chairman.

Mr. Skoberg: But still no collective bargaining before the arbitrator would make the final decision?

Mr. McGregor: Well not collective bargaining as we recognize it under the Industrial Relations and Disputes Investigation Act.

Mr. Skoberg: Mr. McGregor, you suggest under 4:

Pension Plan benefits in the CN are to keep abreast of those in other sectors, . . .

I do not believe you think there should be government intervention in the very many plans across this country, if it can be avoided. Is that correct?

Mr. McGregor: That is right. There should be guidance and assistance.

Mr. Skoberg: I agree with you 100 per cent. I hope this Committee never again has to look into the situation of pension plans of any description but there has to be changes and I think your brief is excellent in many, many areas and you have drawn out the fact that really it is a condition of employment in most areas.

Mr. McGregor: Yes. However, I think you will share my views that sometimes we are very fortunate to have the members of this Committee consider this matter because those in the Canadian Pacific Railway have no course of expounding the problems of their pension plan.

Mr. Skoberg: Except to industrial democracy.

Mr. McGregor: Yes.

[Interpretation]

M. McGregor: Vous vous rendez sans doute compte que dans l'administration de ces pensions le Cons travail avec des souscripteurs individuels au Régime de pension.

M. Skoberg: Quand vous pourriez avoir recours une entente collective.

M. McGregor: C'est pourquoi il faut y avoir une autorité reconnue qui peut prendre la décision finale. Les négociations devraient avoir lieu entre les représentants syndicaux et la direction du Conseil en présence d'un président qui serait neutre.

M. Skoberg: Mais il n'y aurait aucune négociation collective avant que l'arbitre ne prenne la décision définitive?

M. McGregor: Aucune négociation collective telle qu'elle est définie aux termes de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends de travail.

M. Skoberg: Monsieur McGregor, votre quatrième recommandation contient la phrase suivante:

Les prestations au Régime de pension du CN doivent aller de pair avec celles d'autres secteurs, . . .

Je suppose que vous ne pensez pas que le gouvernement devrait intervenir dans de nombreux régimes canadiens, n'est-ce pas?

M. McGregor: C'est exact. Mais le gouvernement canadien devrait aider et guider.

M. Skoberg: Je suis d'accord avec vous. J'espère que le Comité ne devra plus s'occuper de la situation du Régime de pension quelle qu'elle soit; cependant il faut qu'il y ait des changements. Je crois que votre mémoire est excellent à beaucoup de points de vue et vous avez insisté sur le fait que le Régime de pension constitue en fait la condition d'emploi importante.

M. McGregor: Oui. Cependant, je devrais dire qu'il y a souvent nous sommes heureux que des membres de votre Comité étudient la question parce que ceux de la société du Canadien Pacifique par exemple ne peuvent expliquer les problèmes à ce sujet.

M. Skoberg: Sauf s'il y a une démocratie industrielle.

M. McGregor: Oui.

te]

he Chairman: Mr. Thomas from Moncton.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. McGregor, I want to compliment you and your committee on the brief you have presented. It mainly shows a great deal of study and it certainly has a lot of information to the members of the committee. It brings out the case of the pensioner well and I think everyone on our Committee agrees that the pensioner, I am talking now about the retired pensioner and also possibly the current contributor, should have some measure of adjustment in his pensions, but I think our problem is to decide the best to do this. I do not think it is a matter of denying the necessity of change in pension but it is the machinery.

Some of the suggestions you make here cause me to wonder a bit if they are the right ones. For example, when you talk about the composition of the Pension Board, you make no reference at all to representations by the pensioner and we have had two proposals, I believe, presented so far from the pensioners. I think they have a lack of faith in the efforts of the union to bargain for their rights. They say that they are concerned, naturally, with the working members but in every case, they seem to be forgotten. Is this a fair assessment? Also, on your Board, you make no reference to the pensioner at all. Who would represent the retired pensioner?

745

Mr. McGregor: Well, someone from the rank of the general chairmen, would represent the pensioners. In our organization, Mr. Thomas, pensioners participate at our meetings at the Lodge levels and they can convey their views. They are members of the organizations and they can convey their views to the general chairman. It is my understanding that in your territory, the first old age pensioners association incorporated was formed at Truro, Nova Scotia and it was difficult to try to have one voice for all pensioners. This is a little difficult. It is more ably done by the officers of the unions speaking on behalf of their members.

When you are going to select an individual to perform a service on behalf of men on any Committee it is pretty hard to call upon a pensioner—I am only expressing my own personal view on this—who is on a fixed income without any association or organization to help defray his expenses. It is very difficult for him to come here to Ottawa or to Montreal once or twice a month as the need may be and perform a service. Possibly, they could arrange to do this but there are difficulties in that. As I pointed out to Mr. Skoberg, there have been letters from the pensioners, too, and I

[Interprétation]

Le président: Monsieur Thomas de Moncton.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur McGregor, j'aimerais vous féliciter ainsi que votre Comité pour le mémoire que vous nous avez présenté. Il révèle certainement une étude approfondie de la matière et renseigne énormément les membres du Comité. Votre mémoire explique bien le cas du retraité et notre Comité est d'accord que le retraité, celui qui contribue au fond de pension, devrait pouvoir apporter un rajustement à sa pension. Notre problème est donc de décider de la meilleure façon de réaliser ce rajustement. Je ne crois pas qu'il faille discuter de la nécessité d'un changement dans les pensions mais bien de la façon de réaliser ce rajustement.

Quant à certaines de vos recommandations, je me demande si elles sont appropriées. Au sujet de votre Commission des pensions, vous ne faites aucune allusion à des requêtes que vous auraient faites les pensionnés. Jusqu'à présent les pensionnés nous ont présenté deux mémoires où ils proclament leur manque de confiance dans la façon dont le syndicat a de négocier leurs droits. Ces derniers disent qu'ils s'occupent de leur fonds de pension et ils semblent oublier les retraités. N'est-ce pas la situation exacte? Votre Conseil de pensions ne parle pas non plus des pensionnés. Qui alors représenterait les retraités?

M. McGregor: Toute personne qui aurait le rôle de gérant général représente les retraités. Dans notre organisation, M. Thomas, les retraités participent à nos réunions au niveau du local où ils peuvent faire connaître leur point de vue. Ils font partie de l'organisation et peuvent présenter comme je l'ai dit leur point de vue au gérant général. Je crois comprendre que dans la partie du pays que vous représentez, la première association de retraités constituée en corporation a été formée à Truro en Nouvelle-Écosse et il était difficile d'obtenir l'accord unanime des pensionnés et il est préférable que les dirigeants de syndicats parlent au nom de leurs membres.

Il est difficile de choisir un retraité comme porte-parole d'un groupe d'individus étant donné que ce dernier ne dispose que d'un revenu fixe et qu'il n'est affilié à aucune organisation ou association qui pourrait payer ses dépenses. Par conséquent, il est très difficile pour lui de se rendre soit ici, soit à Montréal une ou deux fois par mois. Comme je l'ai dit à M. Skoberg, les retraités peuvent très bien se faire entendre. Nous étudions leur point de vue et nous faisons tout ce que nous pouvons pour eux. C'est à la direction et à l'organisation de décider s'ils peuvent faire

[Text]

think the pensioners themselves can speak for themselves really. We consider them; we do everything we can. Having them on the pension committee, is a matter I think for management and the organization to decide. The two parties may select a pensioner as one of the three.

Mr. Thomas (Moncton): This is true, Mr. McGregor but still, we have had direct representations from pensioner organizations that they want representation on that Board and we have to consider these. Do you not think there is any way that pensioners if they are willing to serve and they understand the cost—that it would be advisable to have such a representative on the Board?

Mr. McGregor: I think this is worthy of a lot of consideration. I do not bar the pensioner.

Mr. Thomas (Moncton): I have to be very brief and I will try to be very brief. Going back to page 7, where you make the statement that these changes could be made without increasing the contributions of the employee and in fact that they could be made by the CN without changing contributions, I think in reply to a question earlier, the gentlemen to your right indicated that you had made no actuarial estimate of what these various changes would cost. You must have some idea of the cost. Let us suppose all these recommendations of yours were put into effect, what would that cost the pension plan in the current year? You must have some idea.

Mr. McGregor: It would cost a considerable amount of money but to give you the actual figure would require an actuarial review and audit so I could not give you that, Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): But, Mr. McGregor, I do not see how you can make the statement.

Mr. McGregor: I feel that I am expressing the opinion in the brief. We express the view that it can be accomplished without increased contributions in the present fund.

Mr. Thomas (Moncton): My point is how can you make that statement that it can be covered if you do not know the actual cost of your proposals? I cannot follow that.

Mr. McGregor: By reviewing the figures that we have been able to see before us.

Mr. Thomas (Moncton): Well, you have the figure of what is in the fund but you do not have the figures of

[Interpretation]

partie du Comité des pensions. Les deux parties peuvent choisir un pensionné parmi les trois membres élus.

M. Thomas (Moncton): C'est exact, monsieur McGregor, mais les organisations de retraités nous ont dit qu'elles désiraient être représentées au Comité des pensions. Nous devons par conséquent nous occuper de la question. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait accéder aux vœux des pensionnés eux-mêmes de se faire représenter au Conseil pourvu qu'ils comprennent les frais qui seraient appliqués dans une telle participation.

M. McGregor: C'est une question à considérer très sérieusement.

M. Thomas (Moncton): J'essaierai d'être bref. En reportant à la page 7 vous dites que les changements pourraient être faits sans augmenter les contributions des employés et que ces contributions pourraient être faites par le Canadien National, et il me semble que vous avez dit en réponse à une question antérieure que vous n'aviez fait aucune étude d'actuaire sur le coût de ces différents changements. Vous devez cependant avoir une idée de ce que cela en coûtera à votre organisation. Si toutes les recommandations que vous proposez étaient adoptées, quel serait le coût du Régime de pensions pour l'année en cours?

M. McGregor: Le coût serait très élevé; je ne pourrais pas vous donner le chiffre exact, cela nécessiterait une étude d'actuaire et une vérification.

M. Thomas (Moncton): Alors, monsieur McGregor, je ne comprends pas comment vous pouvez faire une telle déclaration.

M. McGregor: Dans notre mémoire nous exprimons l'idée qu'un tel changement peut être accompli sans augmenter les contributions.

M. Thomas (Moncton): Comment pouvez-vous faire une telle déclaration si vous ne savez pas le coût réel supplémentaire que cela entraînera pour votre organisation?

M. McGregor: Nous avons étudié des chiffres à notre disposition.

M. Thomas (Moncton): Vous savez à combien s'élève le fonds de pension mais vous ne savez pas quels seront

[Texte]

What your proposals will cost so how can you equate the two?

Mr. McGregor: If we are wrong, then we recommend that the Committee has the opportunity to delve into this and if the fund cannot do it, then the Committee could make the recommendation of what we do require.

Mr. Thomas (Moncton): This is what I wanted to clarify, Mr. McGregor. In other words, this is really an opinion of yours. You say that is true so we will have to decide that for ourselves.

Mr. McGregor: That is true, we have not made an actuarial study but this is our view from the material that is available to us.

Mr. Thomas (Moncton): Of course, these briefs have all come from the union side and there has been general dissatisfaction with the operation of the pension fund to date, that it is weighted in favour of the Company. In other words, that the unions have very little authority over the administration of the fund and so on. It seems to me if this is to be a satisfactory agreement for both parties, you must have equal co-operation on both sides. It is fine for the unions to ask that they have a say in Pension Board decisions but some of the things you are recommending here, for example when you recommend that the board have complete control over the investment-making decisions and these must be binding on the CNR, is this a fair position to take when the CNR under the present agreement has a contractual obligation to provide X dollars for pensions at the pensionable age? You cannot have it both ways; you cannot say that we will make the decisions but the CNR has to abide by these and if we make bad decisions, the CNR has to live up to their contract to provide a stated pension at pensionable age.

• 1750

Mr. McGregor: In the first place, Mr. Thomas, the Canadian National Railway pension plan includes the President right down to the newly-hired man, that is my understanding. The Pension Board set-up would provide three for speaking for management or the nonscheduled. There are many employees in the Canadian National Railways who do not have an organization to speak for them because they are not organized and they have no platform on which to progress their views. The three members by management would be speaking for those many thousands who, we term, are nonschedule representatives and could be

[Interprétation]

les frais additionnels qui occasionneraient de tels changements.

M. McGregor: Si nous avons tort, alors nous recommandons que le Comité étudie la question et si nous ne pouvons le faire sur notre fonds de pension nous nous attendons à ce que le Comité fasse des recommandations spécifiques.

M. Thomas (Moncton): C'est le point que je désirais clarifier, monsieur McGregor. En fait, vous dites que votre point de vue est exact et vous basez cela sur une opinion personnelle; vous voulez que nous décidions pour nous-mêmes.

M. McGregor: C'est exact. Nous n'avons pas fait une étude d'actuaire, mais c'est la conclusion à laquelle nous sommes arrivés après l'étude des données dont nous avons disposé.

M. Thomas (Moncton): Évidemment les mémoires proviennent tous des syndicats. Les employés se sont plaints de l'exploitation du fonds de pension en prétendant que cette exploitation se fait en faveur de la compagnie. Les syndicats ont très peu de pouvoirs sur l'administration du fonds. Il me semble que pour qu'il y ait une entente satisfaisante pour les deux parties, il faut une collaboration égale. C'est très bien que les syndicats demandent d'avoir leur mot à dire dans les décisions du Conseil des pensions mais quand vous recommandez que le Conseil ait autorité absolue en matière de décisions concernant les investissements et que cette décision soit obligatoire pour le Canadien National, estimez-vous que cette prise de position soit valable alors que le Canadien National s'est engagé par contrat de fournir un certain montant de dollars pour les pensions? Il est impossible de dire que vous voulez prendre des précisions et que le Canadien National doit s'y conformer alors que si vous prenez de mauvaises décisions le Canadien National est obligé en vertu d'un contrat de fournir une pension fixée à l'âge de la retraite.

M. McGregor: Le régime de pensions du Canadien National vise tout autant le président que l'employé nouvellement engagé.

La Commission des pensions prévoirait trois personnes qui parleraient au nom de la direction pour ceux qui ne sont pas visés par des conventions collectives. Il y a beaucoup d'employés au Canadien national qui n'ont aucun organisme pour les représenter car ils ne sont pas syndiqués. Ils n'ont pas de porte-parole pour exprimer leurs vues. Les trois représentants de la direction pourraient parler au nom de ces milliers de per-

[Text]

speaking on management's side because they contribute. The plan is an individual contract, we might say, or a participant into a pension plan. It is not negotiable. It is an individual contract with each individual employee.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, Mr. McGregor, but you say it is the whole family you want integrated. I agree with this, but then should you not adopt the position of, let us say, the buyer of a mutual fund? He pays into a fund and he abides by the decisions of management. They make investments and he hopes to increase his income from the fund because of good investment decisions. If the fund makes bad decisions he should not expect to get a contract amount. This is what I am saying. It should be more like a mutual fund operation.

Mr. McGregor: I could not agree to that. I think even in a mutual fund, as a shareholder, he has an individual's right of a say.

Mr. Thomas (Moncton): Not in investment-making decisions.

Mr. McGregor: He can go up to the office of the president of that mutual fund and have his say about what is being handled with the portfolio and this way it is channelling the views to the selection of the three management and three employees. I think it is only right that they know what is going on with the portfolio, the funds, and actual reports and figures then could be reported to the individual participant of the pension plan, each and every individual participant.

Mr. Thomas (Moncton): I will not pursue it any further, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. McGregor, do you agree that the Pension Plan should be compulsory, should be a condition of employment?

Mr. McGregor: Yes. My answer is based on my experience with another plan. I think the more participants there are in a plan, the more opportunities there are for more benefits arising out of it.

Mr. Turner (London East): This is what makes the plan work.

Mr. McGregor: Yes.

[Interpretation]

sonnes qui ne sont pas visées par les conventions collectives. Ils pourraient parler au nom de la direction également car eux aussi contribuent au régime des pensions. Le régime est un contrat individuel avec chaque employé.

M. Thomas (Moncton): Oui, monsieur McGregor, suis d'accord mais vous dites que vous voulez intégrer toutes les personnes qui relèvent du Canadien National. Ne devriez-vous pas alors adopter la position d'un acheteur de fonds mutuels par exemple? Cet acheteur contribue au fonds et s'en remet aux décisions de direction. Cette dernière décide des placements à faire et l'acheteur n'a plus qu'à espérer que leur décision sera la meilleure. Si le fonds prend une mauvaise décision, l'acheteur ne doit pas espérer obtenir un bénéfice substantiel. C'est cela ce que je veux dire.

M. McGregor: Je ne suis pas d'accord avec vous. Je crois que dans le cas d'un fonds mutuel, l'actionnaire a son mot à dire.

M. Thomas (Moncton): Non pas dans les questions de décisions en matière de placements.

M. McGregor: L'acheteur peut se rendre au bureau du président du fonds mutuel et avoir son mot à dire au sujet de la gestion du portefeuille. De cette façon, le point de vue de l'acheteur parvient à la direction et aux organisations des employés. Les rapports et les chiffres pourraient être ensuite transmis au participant individuel au régime de pensions.

M. Thomas (Moncton): Je ne poursuivrai pas la question plus loin, monsieur le président, merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur McGregor, est-ce que le régime de pensions devrait être obligatoire; faites-vous de l'adhésion au régime une condition d'embauche?

M. McGregor: Oui. Je me base pour vous répondre sur mon expérience avec un autre régime de pensions. J'estime que plus il y a de souscripteurs à un régime de pensions, plus les avantages peuvent être importants.

M. Turner (London-Est): C'est ce qui permet au régime de fonctionner.

M. McGregor: Oui.

[texte]

Mr. Turner (London East): The more paying into it.

Mr. McGregor: Yes.

Mr. Turner (London East): One of your recommendations is that the 1959 plan should be reopened. This would make a difference of approximately 2,422 employees who do not pay into it now and who possibly would pay into it. The reason they did not change in 1959 is that they had young families and were trying to buy homes. They figured that at some time the plan would be reopened, they would have a chance to join up then and the money they owed could be paid after their children were on their own. This was the reason. I know of hundreds of these people and this was the reason they chose not to join in 1959.

Mr. McGregor: That is my understanding. Many of them, possibly on the spare board, only called to work one day a month or one day in three months or something like that, were not in a position to participate in the Plan.

1755

Mr. Turner (London East): When the Canada Pension Plan was introduced into law in Canada, the statement was made that the Canada Pension Plan was to supplement existing pension plans. There were meetings held across this nation and all employees were led to believe the Canada Pension was going to be stacked. This is what everybody wanted. In other words, in 1976 you would get your \$110, plus your \$79 for your Old Age Pension, plus your CNR Pension Plan. If this were possible, possibly we would not be here today. Why was the Canada Pension Plan integrated with the CNR plan?

Mr. McGregor: This was the outcome of deliberations between the parties in resolving a matter and I think it was not only within the family of the Canadian National Railway. This request to have it stacked was within the industry and without the industry. Many of the citizens throughout Canada who were fortunate enough to have pension plans registered strong views about the pension plan in which they were participating would be stacked with the Canada Pension Plan. However, this was an outcome of, you might say, the deliberations between the parties and it failed. Maybe it was forced upon the participants to have it integrated.

Mr. Turner (London East): Is it cheaper for the CNR to have it integrated rather than have it stacked?

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Plus le fonds est important.

M. McGregor: Oui.

M. Turner (London-Est): Vous estimez dans vos recommandations que le régime de 1959 devrait être réinstauré. De cette façon, 2,422 employés qui n'y contribuent pas seraient obligés d'y contribuer. La raison pour laquelle ils n'ont pas contribué en 1959 est que les employés venaient de se mettre en ménage et essayaient d'acheter des maisons. Ils ont pensé qu'un moment ou l'autre le régime serait instauré à nouveau et qu'ils pourraient alors y participer et que l'argent qu'ils devraient pourrait être remboursé quand leurs enfants seraient grands.

M. McGregor: C'est ce que je crois comprendre. Beaucoup de surnuméraires qui ne travaillaient qu'une journée par mois et une journée tous les trois mois n'étaient pas en mesure d'y participer.

M. Turner (London-Est): Quand le régime de pensions du Canada a été adopté, on a dit qu'il viendrait en plus des autres régimes de pensions existants. Des réunions ont eu lieu dans tout le pays et les employés ont cru qu'ils pourraient en plus de leur régime de pensions ordinaire bénéficier du régime de pensions du Canada. C'est ce que tout le monde voulait. En 1976, les souscripteurs auraient retiré \$110 plus \$79 pour la pension de vieillesse, plus le montant de la pension du Canadien National. Si cela était possible nous ne serions pas réunis ici aujourd'hui. Pourquoi a-t-on intégré le régime de pension de retraite du Canada à celui du CN?

M. McGregor: Cette décision a été prise à la suite des délibérations entre les parties pour essayer de résoudre la question. Non seulement tous les employés du Canadien National ont demandé de pouvoir contribuer au régime de pensions du Canada en plus de leur propre régime de pensions. C'est un désir qui s'est manifesté tant dans le monde de l'industrie que dans les autres organismes. Cependant, les délibérations ont échoué et peut-être peut-on se demander si les participants n'ont pas été forcés à l'intégration.

M. Turner (London-Est): En coûte-t-il moins cher au Canadien National d'intégrer son propre régime de

[Text]

Mr. McGregor: I have not delved into the financial implications of that. I cannot see there would be any increased costs. It would come down to the individuals contributing into two plans. I do not know what the cost would be.

Mr. Turner (London East): When it was integrated did the CNR give the employees a little more CNR pension plus the integrated Canada Pension?

Mr. McGregor: There were changes in the contribution percentage formula, yes.

Mr. Turner (London East): If they were stacked, would the employee definitely get more pension than if they were integrated?

Mr. McGregor: In my view and my observations of it, I would say, yes.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I have one question. Why have you not made recommendations to have your CNR pension made portable? By this I mean that right now I feel every CNR employee is either captive to the company or to the union and if he should ever want to leave, he only gets, what, just the portion he put in?

Mr. McGregor: Yes, or there is a vesting provision. Mr. Rock, I think you are aware there is a portability under the Railroad Retirement Act in the United States, but I think the portability is in the vesting. There is portability in the Canada Pension Plan provisions . . .

Mr. Rock: Yes, I know there is.

Mr. McGregor: . . . which was a step of improvement in dealing with employees having to change. If there is a layoff in the Maritimes and they have to go to the West Coast, let us say, to work, portability is important.

Mr. Rock: Yes, though do you not believe it would have been a good idea if you had also recommended portability of the CNR portion of the pension?

[Interpretation]

pensions ou d'en avoir un qui serait parallèle au régime de pensions du Canada?

Mr. McGregor: Je ne me suis pas attardé sur les conséquences financières d'une telle intégration. Je crois pas qu'il y ait une augmentation de coût.

Mr. Turner (London-Est): Quand le régime de pensions du Canadien National a été intégré au régime de pensions du Canada, le Canadien National a-t-il donné à ces employés un peu plus de pension en plus du régime de pensions du Canada?

Mr. McGregor: Il y a eu des modifications dans le taux de la contribution.

Mr. Turner (London-Est): Si les deux pensions avaient été maintenues parallèlement, l'employé aurait-il bénéficié d'une pension plus importante que dans le cas de l'intégration?

Mr. McGregor: Je crois que oui.

Mr. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock: J'aurais une question à poser. Pourriez-vous nous recommander que la pension du Canadien National soit transférable? Je pense qu'actuellement tout employé du CN est en fait esclave de la compagnie ou du syndicat s'il voulait jamais songer à le quitter. En fait, il ne recevrait que la somme qu'il a contribué lui-même.

Mr. McGregor: Il y a une disposition attributive qui suppose que vous êtes au courant du fait que la loi sur les pensionnés des chemins de fer des États-Unis prévoit la pension est transférable. La transférabilité réside dans les droits acquis. Il y a également transférabilité dans le cas du régime de pensions du Canada.

Mr. Rock: Oui, je sais.

Mr. McGregor: Cela constituait un pas en avant dans les négociations avec les employés qui désiraient quitter leur emploi. Dans le cas d'un travailleur des chemins de fer des Maritimes qui doit se rendre sur la côte du Pacifique, le transfert peut être très important.

Mr. Rock: N'estimez-vous pas qu'il aurait été intéressant de recommander le transfert de la portion de la pension que contribue le CN au régime de pensions?

[texte]

Mr. McGregor: Yes.

Mr. Rock: If a person wants to leave the CNR he can take that portion of his pension and add it to another pension scheme wherever he is going to be employed.

Mr. McGregor: In preparing the brief, we were trying to cover some of the varying points that had been referred to our office. We could have gone into many other details such as portability, but it is quite an extensive brief as it is, so this matter was not referred to the Committee, Mr. Chairman.

Mr. Rock: Thank you.

1800

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. McDuffe: Mr. Chairman, may I please reverse the procedure and ask a question of you? In view of the intense interest exhibited by the unions by their appearance and their presentations here, would you be able to tell us at this time when the Canadian National will be appearing before this Committee to present their views?

The Chairman: I might be able to give you an answer tomorrow because I did contact the CNR people this afternoon. I am supposed to get an answer tomorrow and you will be informed in due course.

Mr. McDuffe: They will be appearing?

The Chairman: Yes.

Mr. McDuffe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, this completes the brief of the United Transportation Union and I want to thank you, Mr. McGregor, and the two representatives with you.

Mr. McGregor: Thank you, Mr. Chairman. I want to extend our sincere thanks to the Committee for their indulgence in hearing us and we are looking forward to our favourable recommendations.

The Chairman: Thank you very much. We stand adjourned until 8 o'clock tonight.

[Interprétation]

M. McGregor: Oui.

M. Rock: Cela serait très utile à l'employé qui désirerait quitter le CN; il pourrait ajouter ce fonds de pension à un autre fonds établi par un organisme qui l'emploierait par la suite.

M. McGregor: Lors de la rédaction de notre mémoire, nous avons étudié surtout les différents sujets que vous nous aviez suggérés. Nous aurions pu nous étendre un peu plus sur la question du transfert, mais le mémoire est assez important et c'est pourquoi nous ne l'avons pas fait.

M. Rock: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, monsieur?

M. McDuffe: Monsieur le président, pourrais-je vous poser une question moi-même? Étant donné le grand intérêt manifesté ici par les syndicats, pourriez-vous nous dire quand le Canadien National comparaitra devant le Comité?

Le président: Je pourrais vous répondre à cette question demain car je suis entré en contact avec les dirigeants du CN cet après-midi et j'espère obtenir une réponse demain et je vous en informerai en temps et lieu.

M. McDuffe: La compagnie comparaitra-t-elle?

Le président: Oui.

M. McDuffe: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, cela termine notre séance au cours de laquelle nous avons entendu les représentants de la *United Transportation Union*. Je désire vous remercier monsieur McGregor ainsi que les deux représentants qui vous ont accompagné.

M. McGregor: Merci, monsieur le président, j'aimerais remercier également très sincèrement les membres du Comité pour leur patience. Nous espérons que les recommandations que vous formulerez seront favorables.

Le président: Je vous remercie. La séance est levée jusqu'à 8h ce soir.

[Text]

[Interpretation]

EVENING SITTING

SÉANCE DU SOIR

● 2018

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration tonight a brief from Mr. Harrison, chairman of the Sarnia Pension Committee. I would ask Mr. Harrison to introduce his two colleagues.

Mr. E. T. Harrison (Local Chairman, Local 173, U.T.O., Sarnia, Ontario): As Chairman of the Sarnia Pension committee I will not read the brief. Brother Caley will read the brief and this is Brother Tom Smith, one of the other members on the Committee.

The Chairman: Very good. Will you go ahead, Mr. Caley.

Mr. Robert P. Caley (Local Chairman, Division 240 B.L. of E., Sarnia, Ontario): Thank you.

Mr. Chairman and members of the Committee, we have attended the meetings of your committee today and it has been quite an educational process for us. As a result of this we are keenly aware of some of the deficiencies in our brief. Possibly I should explain that this brief is not the brief of any particular railroad labour union nor of any small group of any particular group. This particular brief arose from the concern of the railroad employees in general at Sarnia. We held a series of meetings without regard to labour unions, simply of the employees, and this brief is the result of these meetings and therefore can fairly be said to represent the thinking of the majority of the railroad employees at Sarnia, a group of nearly 500 people. As witness to this the Local Chairman of each and every railroad labour union at Sarnia signed the last sheet of the brief with his title.

● 2020

We wish to thank the standing committee on Transport and Communications for this opportunity to express our views regarding the CN Pension Plan and the changes we believe are both possible and necessary to bring the Plan more in accordance with the needs and expectations of railroad people today.

We would, at this time, like to emphasize to the Committee that there is a difference between railroad pensions and industrial pensions in general. Industrial pensions are generally of fairly recent origin and are thought of as only one part of a welfare plan. This is not true of railroad pensions in Canada. Canadian railroads do not and never have interested themselves in employee welfare. Any slight gains made in this respect, and they have been slight, are the result either

Le président: Messieurs, nous entendrons ce soir un mémoire qui nous sera présenté par M. Harrison, président du comité des pensions de Sarnia. Je demanderai à M. Harrison de vous présenter ses deux collègues.

M. E.T. Harrison (Président du local 173, U.T.O. Sarnia, Ontario): A titre de président du comité des pensions, je ne donnerai pas lecture du mémoire. Mon confrère, M. Caley, en donnera lecture. Voici M. Tom Smith, un des autres membres du comité.

Le président: Très bien. Allez-y, monsieur Caley.

M. Robert P. Caley (Président de la division 240 B.L. of E., Sarnia, Ontario): Merci.

Monsieur le président, membres du Comité, nous avons assisté aux réunions de votre comité aujourd'hui et elles ont été très enrichissantes pour nous. Nous sommes ainsi rendu compte de certaines carences de notre mémoire. Je devrais peut-être vous expliquer que ce mémoire n'est pas celui de quelque syndicat de cheminots ou de quelque petit groupe. Ce mémoire découle de l'inquiétude et de l'intérêt de l'ensemble des cheminots à Sarnia. Nous avons tenu une série de réunions indépendamment des syndicats simplement à titre d'employés, et ce mémoire est le résultat de ces réunions. Il représente donc les vues de la majorité des cheminots à Sarnia, un groupe d'environ 500 personnes. Le président local de chaque syndicat des cheminots à Sarnia a signé la dernière feuille du mémoire avec son titre.

Nous tenons à remercier le Comité permanent des transports et des communications de l'occasion qui nous est donnée d'exposer nos vues sur le Régime des pensions du CN et sur les changements qui sont possibles et nécessaires pour que le régime soit plus conforme aux besoins et aux expectatives des employés des chemins de fer à l'heure actuelle.

Nous aimerions signaler au Comité qu'il y a une différence entre les pensions des compagnies ferroviaires et celles des industries en général. Les pensions industrielles sont généralement assez récentes et sont considérées comme un élément d'un programme de bien-être. Il n'en est pas de même des pensions des compagnies ferroviaires au Canada. Ces dernières ne sont pas et n'ont jamais été intéressées au bien-être de leurs employés. Tout gain minime dans ce domaine est

[texte]

enlightened federal legislation or union bargaining. We do not wish to be misunderstood on this point nor belabour it unduly. We do not feel that our employer is against us or wishes us ill; it is simply that this vast, loose-knit corporation has never been interested in its people.

In contrast to the recent origin of industrial pensions and other welfare provisions, usually won as a result of strike action, Canadian railroad pensions have a long history and a different purpose. The old Grand Trunk Railway, now a part of the CN complex, had a pension scheme which cost its employees nothing; other railways had comparable plans. There was a reason for these pensions and it was not employee welfare.

The nature of railroad work is peculiar in two respects—it is unlike any other work and most of it, particularly with the employees concerned with the actual operation of trains, must be performed without supervision. Railroads long ago discovered that the only way they could successfully operate was to have a work force of thoroughly experienced, responsible men who could be trusted to work with very costly equipment and to learn and work within a complex body of rules and regulations. Since the conditions of employment were, and in many respects still are, much worse than comparable industrial employment, the cheapest way to ensure a supply of experienced, reliable employees who would stay with the job throughout their working lives was to offer a retirement pension. The alternative was the impossibly expensive and impractical provision of supervisors for almost every phase of operation. Railroad employees are largely self-regulating at work and operate with a minimum of supervision. CNR spokesmen will confirm that supervisory personnel are in a much lower ratio to employees than is common in industry.

The cost of CNR pensions should therefore, at least in part, be considered part of the cost of management. In the light of the foregoing, it is clear that the CNR Pension Plan must, in order to serve its function, be in advance of plans in other industry. Our Plan has been revised and improved in recent years, but changes in federal social legislation, the Canada Pension Benefits Standards Act and the Canada Pension Plan, portable pensions and so forth, and advances made by industrial unions, the United Auto Workers and Steelworkers have no-cost pensions and have once more made our Pension Plan obsolescent. It is our considered opinion that the following changes are required to enable our Pension Plan to continue to fulfil its purpose.

[Interprétation]

le résultant d'une loi fédérale ou de négociations syndicales. Nous ne voulons pas qu'il y ait de malentendu sur ce point et nous ne voulons pas non plus trop insister. Nous n'estimons pas que nos employeurs sont contre nous ou nous en veulent; c'est simplement que cette immense société ne s'est jamais intéressée à ses employés.

Contrairement aux récentes pensions et aux autres dispositions de bien-être des industries, acquises normalement à la suite des grèves, les pensions des chemins de fer ont un long historique et un but différent. L'ancien *Grand Trunk Railway*, qui fait maintenant partie du CN, avait un régime de pension qui n'a rien coûté à ses employés; d'autres chemins de fer avaient des régimes semblables. Il y avait une raison pour ces pensions, et ce n'était pas le bien-être des employés.

La nature du travail ferroviaire est particulière à deux égards: le travail est différent de tout autre travail et il doit se faire, en grande partie, sans surveillance. Les chemins de fer ont découvert il y a longtemps que la seule façon d'en arriver à une gestion réussie était d'avoir une équipe d'hommes vraiment responsables qui pouvaient travailler avec du matériel fort coûteux et dans le cadre d'un ensemble complexe de règles et de règlements. Comme les conditions étaient, et sont encore à bien des égards, beaucoup pires que les conditions d'emploi comparable dans l'industrie, la façon la plus économique d'assurer une source d'employés expérimentés et fiables, qui resteraient au travail assez longtemps, était de leur offrir une pension de retraite. L'autre formule était alors d'embaucher des surveillants, ce qui aurait été trop coûteux et peu pratique. Les chemins de fer ont des employés autonomes et un minimum de surveillants. Les porte-paroles du CN confirmeront que le rapport des surveillants aux employés est de beaucoup inférieur à celui qui existe ordinairement dans les industries.

Le coût des pensions du CN devrait donc être considéré comme une partie du coût de la gestion. À la lumière des observations qui précèdent, il est clair que le Régime de pensions de CN pour remplir sa fonction, doit devancer les régimes des autres industries. Notre régime a été révisé et amélioré au cours des dernières années, mais des modifications apportées aux lois sociales fédérales, à la Loi sur les normes des prestations de pension du Canada, au Régime de pensions du Canada, aux pensions transférables et ainsi de suite, et les progrès réalisés par les syndicats, industriels les travailleurs unis de l'automobile et les métallos, par exemple, ont rendu notre régime périmé. Nous sommes d'avis que les changements suivants s'imposent pour que notre Régime de pension puisse continuer à remplir son objectif.

[Text]

We have a note that all the pension rule numbers referred to here are from the CNR booklet on pensions.

My first point is voluntary early retirement without reduction in pension, and I would stress "voluntary". I noticed some confusion on a previous brief in this respect today.

1. Rule 6, Clause 2, paragraph C provides for a pension in case of early retirement with a reduction for each year less than age 65. We propose that this be changed to provide for voluntary retirement at age 60 without reduction in pension. Many railroad employees have 35 or 40 years' service at age 60 and the same technological changes to which some of them have difficulty adjusting are creating an unemployment problem which their retirement would help to relieve. The trend is toward earlier retirement with some time left in which to enjoy the fruits of a lifetime of labour. Both the Old Age Security Pension and the Canada Pension have recently reduced their age requirement by five years.

DISABILITY PENSION AND SURVIVOR PENSION

2. Rule 6, Clause 4 provides for a disability pension and Clause 7 provides for a survivor pension if death occurs in service; in both cases the employee must have at least 15 years' service and his age and years of service must add up to 60 or more. We propose that 15 years' service be the only requirement in both these cases and that age have no bearing on the matter. The Canada Pension Plan provides for a disability pension and survivor benefits without reference to age.

● 2025

SURVIVOR BENEFITS INCREASED FROM ONE HALF TO THREE QUARTERS

3. Rule 6, Clause 6 and 7; Rule 7, Clause 5 and 6; and Rule 9, Clauses 2 and 3 at present provide for a survivor pension of one half of that payable to the pensioner or, in case of death in service, one half of what would have been payable to the employee if pensioned at the date of his death.

We propose that this be changed from one half to three quarters.

It is obvious that the expenses of a widow probably, or very possibly, still raising children, are not cut in half by the death of her husband. The only reduction in living cost would be food and her husband's

[Interpretation]

Nous aimerions signaler que tous les numéros de règlements de pension se rapportent à la brochure CN sur les pensions.

Mon premier point est la retraite anticipée volontaire sans réduction de pension, et j'insiste sur le «volontaire». J'ai constaté une certaine confusion à ce sujet dans un mémoire précédent.

1. Le paragraphe C de l'article 2 du règlement prévoit une pension, dans les cas de retraite anticipée avec une réduction pour chaque année de moins que 65 ans. Nous proposons que cette disposition soit modifiée pour assurer la retraite volontaire à l'âge de 60 ans sans réduction de pension. Bon nombre de cheminots ont 35 ou 40 ans de service à l'âge de 60 ans et certains ont des difficultés à s'ajuster à des changements techniques: la retraite anticipée aidera à soulager ce problème. La tendance, aujourd'hui, c'est de retirer plus tôt pour jouir des fruits d'une vie de labeur. Le régime de pensions de sécurité à la vieillesse et le Régime de pensions du Canada ont récemment réduit leur âge minimum de 5 ans.

PENSION D'INVALIDITÉ ET PENSION AUX SURVIVANTS

2. L'article 4 du règlement 6 prévoit des pensions d'infirmité et l'article 7 prévoit des pensions aux survivants, si le décès se produit pendant le service. Dans les deux cas, l'employé doit avoir au moins 15 années de service et son âge et ses années de service doivent représenter, au total, 60 ou plus. Nous proposons que la seule exigence soit 15 années de service et que l'âge n'entre pas en ligne de compte. Le Régime de pensions du Canada prévoit d'ailleurs des pensions d'infirmité des prestations aux survivants sans tenir compte de l'âge.

LES PRESTATIONS DE 50 p. 100 AUX SURVIVANTS, PORTÉES A 75 p. 100

3. Les articles 6 et 7 du règlement 6, les articles 5 et 6 du règlement 7 et les articles 2 et 3 du règlement 9 prévoient actuellement une pension aux survivants égale à la moitié de la pension qui aurait été versée au pensionné ou, dans le cas de décès pendant le service, la moitié de ce qui aurait été payé à l'employé s'il avait touché sa pension à la date du décès.

Nous proposons de porter ce coefficient d'une demi-part à trois quarts.

Il est évident que les dépenses d'une veuve, qui élève probablement encore ses enfants, ne sont pas réduites de moitié par suite du décès de son mari. La seule réduction de son coût de vie est celle des aliments et c'

[texte]

personal expenses. Under the present plan, very often the home must be broken up and sold to provide for living expenses.

[Interprétation]

dépenses personnelles de son mari. En vertu du régime actuel, la maison doit très souvent être vendue pour assurer la subsistance de la famille.

CONTRIBUTOR BENEFITS

Rule 6, Clause 1 provides for a pension based on earnings and years of service. This pays 1.5 per cent of annual wage for each year of allowable service up to January 1, 1966. After 1966, 1 per cent for each year of allowable service up to the maximum earnings under the Canada and Quebec Pension Plans and 1.5 per cent on those earnings on annual earnings greater than the maximum covered by the Canada and Quebec Pension Plans.

Many of the briefs submitted to you call for a slight increase to 2 per cent a year. We could readily support this but we wish to be reasonable and keep the cost within bounds; therefore, we propose that Rule 6, Clause 1, paragraph A-B-C be changed to provide a CN pension of 1.75 per cent of all earnings for each year of allowable service without reference to the Canada Pension. The growth and improvement of other pension plans, the rising cost of living and higher standards and expectations of working people make this improvement necessary to place our Plan among the leaders.

ADJUSTMENTS IN PENSION

Inasmuch as CN 1959 Plan pensions are based on average salary over the best paid and so, usually, the first five years of service, they reflect, to some extent, the level of living costs at the time of an employee's retirement. No provision exists in the present CN Pension rules for adjustments in pensions after retirement.

Because pensions granted only a few years ago are clearly inadequate today and some pensioners are suffering real hardship, we suggest that the pensions of perannuated employees be increased by 2 per cent each year that they have been on pension.

COST-OF-LIVING ESCALATOR CLAUSE

In order to insure that pensions granted in the future will remain reasonably adequate, we recommend that a cost-of-living escalator clause based on Dominion Bureau of Statistics Consumers Price Index be incorporated in our Pension Plan in a similar manner to that of the Canada Pension Plan.

PRESTATIONS AUX COTISANTS

L'article 1 du règlement 6 prévoit une pension fondée sur les gains et les années de service. Elle est de 1.5 p. 100 du salaire annuel pour chaque année de service jusqu'au 1^{er} janvier 1966. Après 1966, 1 p. 100 pour chaque année de service jusqu'au niveau des gains maximums en vertu du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et 1.5 p. 100 des gains dépassant le maximum couvert par les régimes fédéral et provincial.

Bon nombre de mémoires qui vous ont été présentés préconisent une simple augmentation à 2 p. 100 par année. Nous pourrions facilement souscrire à cette proposition, mais nous voulons que le coût reste à l'intérieur des limites raisonnables; par conséquent, nous proposons que les paragraphes A, B, C de l'article 1 du règlement 6 soient modifiés pour assurer une pension de 1.75 p. 100 de tous les gains pour chaque année de service sans mention du Régime de pensions du Canada. L'expansion et l'amélioration des autres régimes de pensions, l'augmentation du coût de la vie et les normes plus élevées rendent cette augmentation nécessaire de façon que notre régime puisse vraiment servir de modèle.

RAJUSTEMENTS DES PENSIONS

5. Dans la mesure où les pensions du CN du régime de 1959 sont fondées sur le salaire moyen pendant les cinq meilleures années, ordinairement les cinq dernières années de service, elles reflètent, dans une certaine mesure, le niveau du coût de la vie au moment de la retraite. Il n'existe aucune disposition dans le programme de pensions actuel prévoyant des rajustements de pensions après la retraite.

Comme les pensions accordées il n'y a que quelques années sont de toute évidence insuffisantes aujourd'hui et que certains pensionnés souffrent vraiment de difficultés financières, nous suggérons que les pensions des employés retraités soient augmentées de 2 pour cent pour chaque année depuis la retraite.

CLAUSE D'ÉCHELLE MOBILE DES PENSIONS SELON L'AUGMENTATION DU COÛT DE LA VIE.

6. Afin d'assurer que les pensions accordées à l'avenir resteront raisonnablement suffisantes, nous recommandons qu'une clause d'échelle mobile des pensions fondée sur l'indice des prix à la consommation établi par le Bureau fédéral de la statistique soit incorporée à notre Régime de pensions, tout comme c'est le cas pour le Régime de pensions du Canada.

[Text]

MINIMUM BASIC PENSION FOR NON-CONTRIBUTORS

7. There is still a number of employees, 13,500 in 1969, who do not contribute to the Pension Plan. They must, of course, have entered service prior to January 1, 1959. The basic pension of these employees will be \$25 a month, or \$300 a year.

While it is true that these people have not, and now cannot, contribute to the Pension Plan, CN has benefited from their services and we recommend that the basic pension be increased to at least \$500 a year.

REOPEN 1959 PENSION PLAN

8. In 1952, 1954 and 1959 CN made strenuous attempts to persuade all employees to join or transfer to what is now known as the 1959 Pension Plan. No effort was spared to acquaint employees with the additional benefits which would accrue to them under this Plan. The Pension Board deserves full credit for these efforts.

Despite the foregoing, there were still in 1969 about 19,000 employees in the 1935 Plan, 5,500 contributors and 13,500 noncontributors, all of whom must have entered service prior to January 1, 1959.

● 2030

It may be that some of these people made their own plans for retirement income; others may have been merely improvident. It is certainly true that many of this group were simply low-paid employees who felt they could not afford to pay into the Pension Plan while raising a family. However, circumstances change and many of these employees would now be happy to join the 1959 Plan. Provided that such employees pay in full, with interest, the amount of their deficiency, we see no reason why they should not have this opportunity.

We therefore recommend that the 1959 Plan be opened once more to all employees.

BORROWING FROM PENSION FUND

9. One of the most troublesome social problems today is the provision of family housing. The high cost and actual scarcity of conventional mortgage funds is of course a major factor in this.

The purpose of the Pension Fund is to make life better for our people. There is no reason to confine

[Interpretation]

PENSION DE BASE MINIMUM POUR LES NON-COTISANTS

7. Il y a encore un certain nombre d'employés 13,500 en 1969, qui ne contribuent pas au Régime pensions. Bien entendu, ils doivent être entrés en service avant le 1^{er} janvier 1959. La pension de base de ces employés sera de \$25 par mois, soit \$300 par année.

Même s'il est vrai que ces gens n'ont pas contribué ne peuvent pas contribuer au Régime de pensions, CN a bénéficié de leurs services et nous recommandons que la pension de base soit portée à un minimum \$500 par année.

RÉOUVERTURE DU RÉGIME DE PENSIONS DE 1959

8. En 1952, 1954 et 1959, le CN n'a ménagé aucun effort pour persuader tous les employés d'adhérer à ce qu'on appelle le Régime de pensions de 1959. Il a fait tout en possible pour mettre les employés au courant des prestations supplémentaires qui découleraient de ce régime. La Commission des pensions mérite des louanges pour les efforts qu'elle a déployés.

Toutefois, en dépit de ces efforts, il y avait encore en 1969, environ 19,000 employés soumis au Régime de 1935, dont 5,500 cotisants et 13,500 non-cotisants qui avaient tous dû commencer à travailler pour le CN avant le 1^{er} janvier 1959.

Certains de ces employés ont peut-être pris leurs propres dispositions en ce qui concerne la pension de retraite; d'autres ont peut-être simplement fait preuve d'imprévoyance. Toutefois, il est certain que bon nombre de ces gens étaient des petits salariés qui estimaient qu'ils ne pouvaient pas verser les cotisations requises et élever leur famille à la fois. Toutefois, les circonstances ont changé et bon nombre de ces employés seraient maintenant heureux d'adhérer au Régime de 1959. Pourvu que ces employés paient intégralement, y compris l'intérêt, les sommes non versées, nous ne voyons pas pourquoi ils n'auraient pas cette possibilité.

Nous recommandons donc que le régime de 1959 soit de nouveau accessible à tous les employés.

EMPRUNTS EFFECTUÉS À MÊME LA CAISSE DE PENSION

9. L'un des problèmes sociaux les plus bouleversants d'aujourd'hui est le logement familial. Le coût élevé et la pénurie des fonds hypothécaires conventionnels est un élément important de ce problème.

Le but de la Caisse de pension est d'améliorer la vie de nos gens. Il n'y a aucune raison de restreindre

[texte]

is betterment to older employees. We are aware it will cost more to make numerous small loans instead of a relatively few large investments; nevertheless, we command that contributors to the Pension Plan be allowed subject to the usual safeguards to borrow mortgage money for home buying from the assets of the Fund at a cost 1 per cent less than the current FHA rate.

OUT OF SERVICE OR OFF SICK

9. Rule 14, Clause 1 provides the means whereby an employee who is absent from service due to temporary total disability, for which he is paid workmen's compensation, may arrange to have the time off counted as allowable service. No such provision is made in case of sickness or when an employee is held out of service as a disciplinary measure.

Anyone may suffer bad health or accident; if through no fault of his own an employee loses possibly 2 years allowable service from a total of 35 years service, the pension loss is considerable and may mean the difference between comfort and scraping along.

When a man is out of service for discipline he is being heavily punished. He has no income, his pride is hurt, his family suffers. CNR, not content with a single harsh punishment, punishes this man again many years later when he goes on pension. This is clearly unfair and contrary to all our ideas of justice.

We strongly recommend that these obvious inequities be remedied by appropriate amendment to rule 14 to include sickness and held out of service".

EMPLOYEES' REPRESENTATIVES APPOINTED

1. Rule 16, Clause 4 allows an employee to accept an elective union position without loss of allowable service if certain financial conditions are met. This seems fair; we offer no criticism. However, it is sometimes necessary for a labour union to appoint a man to perform a special job. This man is still a CNR employee but on leave of absence and working for his union. There is no essential difference between the two men so far as the CNR is concerned. Both are working for the union legally representing their trade or craft, a union which, however inadvertently, is of tremendous assistance to management in maintaining order and stability in the work force.

[Interprétation]

améliorations aux employés plus âgés. Nous savons qu'il en coûtera plus pour accorder beaucoup de petits prêts au lieu d'investissements assez considérables et moins nombreux. Néanmoins, nous recommandons que les cotisants au Régime de pensions puissent, moyennant les sauvegardes habituelles, emprunter des fonds hypothécaires pour l'achat d'une maison sur l'actif de la Caisse à 1 p. 100 de moins que le taux courant de la Société centrale d'hypothèques et de logement.

CONGÉS DE MALADIE OU ABSENCE AU TRAVAIL

10. l'article 1 du règlement 14 porte qu'un employé absent en raison d'une incapacité totale temporaire, pour laquelle il reçoit une indemnisation, peut faire compter son temps comme service donnant droit à la pension. Aucune disposition de ce genre n'est prévue en cas de maladie ou lorsqu'un employé est mis à pied pour des raisons de discipline. Tout le monde peut avoir une mauvaise santé ou subir un accident; si, sans que ce soit de sa faute, un employé perd deux années de service donnant droit à la pension sur un total de 35 ans, cette perte de pension peut signifier une différence très considérable.

Lorsqu'un homme ne travaille pas pour des raisons disciplinaires il est déjà suffisamment puni. Il n'a pas de revenu, il est blessé dans son orgueil et sa famille en souffre. Le CN, non content de ce premier châtement, le punit de nouveau plusieurs années plus tard lorsqu'il prend sa retraite. C'est tout à fait injuste et contraire à toutes nos idées de la justice.

Nous recommandons fortement que ces iniquités soient rectifiées par la modification du règlement 14 de façon qu'il comprenne la maladie et l'absence au travail.

REPRÉSENTANTS NOMMÉS DES EMPLOYÉS

11. L'article 4 du règlement 16 permet à un employé d'accepter un poste syndical élu sans perte de service reconnu si certaines conditions financières sont satisfaites. Ce point nous semble juste; nous n'avons rien à critiquer là-dessous. Toutefois, un syndicat doit parfois nommer quelqu'un pour remplir une fonction spéciale. Cet homme reste toujours un employé du CN, mais en congé de travail et au service de son syndicat. Il n'y a pas de différence considérable entre les deux hommes jusqu'ici en ce qui concerne le CN. Tous les deux travaillent pour le syndicat représentant légalement leur métier ou leur groupe, syndicat qui, quoique par inadvertance, aide tellement la gestion à maintenir l'ordre et la stabilité chez les travailleurs.

[Text]

Rule 16 should therefore be amended to include CNR employees accepting appointive positions with a railroad labour union.

EQUAL REPRESENTATION

12. CNR acts as trustee for the Pension Fund. This simply means that the CNR Board of Directors has sole and absolute control of the assets of the Fund. The employees who contribute to the Fund have no share whatever in policy decisions.

It is true that the pension is administered by a Pension Board on which employees have minority representation but the function of this is largely administrative. The Pension Board, on which, we repeat, employees are a minority, may make recommendations to the CNR Board of Directors regarding the Fund but this is the extent of its power.

This situation is almost incredible and we find it remarkable that the Superintendent of Insurance continues to countenance such an inequitable arrangement. It may be that he is waiting to be prodded into action. If this be so, we are here today to ask him what he conceives his duty to be and when his department intends to recommend legislation that will make such an arrangement as illegal as it is unfair.

In view of the foregoing we request, in the most urgent manner possible, adequate employee participation and equal representation in the handling and disposition of our money.

CNR UNFUNDED LIABILITY

CNR owes the Pension Fund an enormous amount of money, over \$671 million at last count. We can understand why they would prefer not to pay.

With this in mind, CN recently caused an actuarial study of the plan to be made by the firm of William Mercer Incorporated. The purpose of the study was to evaluate the Fund so as to determine what changes, if any, should be made in benefits, contributions and the amount of the unfunded liability. The unfunded liability must because of the Pensions Benefits Standards Act be fully paid within 60 years from October 1, 1967. This debt is at present covered by an acknowledgement of liability from CNR.

The highlight of the Mercer Report was the startling if not entirely unexpected discovery that \$671 million was not required to fulfil the obligations of the Fund

[Interpretation]

Le règlement numéro 16 devrait donc être modifié de façon à englober les employés du CN qui acceptent des postes où le représentant est nommé au sein d'un syndicat des cheminots.

REPRÉSENTATION ÉGALE

12. Le CN agit comme fiduciaire de la Caisse de pension. Ceci veut tout simplement dire que le Conseil d'administration du CN a le contrôle unique et absolu de l'actif de la Caisse. Les employés qui contribuent à la Caisse ne participent aucunement aux décisions politiques.

Il est vrai que la pension est administrée par une Commission des pensions où les employés ont une représentation minoritaire, mais cette fonction est purement administrative. La Commission des pensions et je le répète, où les employés sont minoritaires, ne formule des recommandations au Conseil d'administration du CN au sujet de la Caisse, mais voit l'étendue de son pouvoir.

Cette situation est presque incroyable et nous trouvons remarquable que le surintendant des Assurances continues à accepter un arrangement aussi peu équitable. Il se peut qu'il attende qu'on le force à agir. Si tel est le cas, nous sommes ici aujourd'hui pour lui demander en quoi consiste son devoir et quand son département a l'intention de recommander des mesures législatives qui rendront de tels arrangements aussi illégaux qu'injustes.

Vu ce qui précède, nous demandons de la façon la plus urgente une participation adéquate de la part des employés et une représentation égale pour l'administration de notre argent.

DETTE NON INVESTIE DU CN

Le CN doit à la Caisse de pension une somme considérable d'argent, plus de 671 millions de dollars au dernier comptage. Nous pouvons comprendre pourquoi il préfère ne pas payer.

Ceci bien à l'esprit, le CN a récemment demandé à la firme *William Mercer Incorporated* de faire une étude actuarielle du régime. L'objet de l'étude était d'évaluer la Caisse pour déterminer les changements à apporter aux prestations, aux contributions et à la somme de la responsabilité non fondée. La responsabilité non fondée doit, en raison de la Loi sur les normes des prestations de pension, être remboursée au complet dans les 60 ans à compter du 1^{er} octobre 1967. Cette dette, à l'heure actuelle, est couverte par une reconnaissance de responsabilité de la part du CN.

Le point saillant du rapport Mercer était la découverte à laquelle on s'attendait peut-être, à savoir qu'environ 671 millions de dollars n'étaient pas requis pour rem-

xte]

that less than half that amount, \$300,410,000
ould be sufficient.

035

is noteworthy that each annual report of the
sion Fund always stresses that all moneys are fully
mitted and no improvements in benefits is pos-
e. However, the Mercer Report professes to show
"experience surplus" of over \$371 million. This of
se merely bears out our contention that the
efits now being paid are much less than they
uld be.

a defence of this unilateral and high-handed reduc-
n of their liability, made, be it noted, with the full
pliance of the Superintendent of Insurance, CN
inds us that pensions paid are not directly related
the resources of the Fund at any given time. This is
e sophistry; it is obvious that if the Fund is larger,
efits can be greater.

CN has never paid a realistic rate of interest on their
t to us. This served a double purpose, it kept costs
wn and it enabled them to show in their Annual
sion Report that it was necessary for them to keep
loding extra money into the pot to pay current
sions.

The men at Sarnia are well aware that the proposals
de in this brief will cost money and that there is
le point in asking for money to be spent without
nsidering where it will come from.

It is our belief the CNR owes the Pension Fund
\$71 million and if a realistic rate of interest, say the
7 per cent postulated in the Mercer Report, or a
minimum of 6 percent is paid, then ample funds will
t available.

CNR LONG TERM DEBT

Since we understand this Committee will be con-
sidering the refinancing of the CNR's long-term debt,
we would like briefly to comment on this.

The Company has since its inception been saddled
with a vast and unrealistic debt, taken over with the
bankrupt railroads of which it is composed. As it was
apparently thought politically undesirable that the
shareholders of these bankrupt railroads take their
losses at that time in the ordinary way of business,
surely this should not be a continuing charge against
the CNR and thus to the people of Canada as a whole,
it should be liquidated as expeditiously as possible.

We recommend therefore that a plan be worked out
for the rapid and orderly amortization of this debt so

[Interprétation]

plir les obligations de la Caisse, mais que moins de la
moitié de ce montant, soit \$300,410,000, serait suffi-
sante.

On notera que chaque rapport annuel de la Caisse de
pension soulignait que tous les argents étaient entière-
ment engagés et qu'aucune amélioration des presta-
tions n'était possible. Toutefois, le rapport Mercer
semble indiquer un surplus de plus de 371 millions de
dollars. Ceci, évidemment, confirme tout simplement
ce que nous prétendions, à savoir que les avantages
sont moindres qu'ils ne devraient l'être.

Pour défendre cette réduction unilatérale de sa
responsabilité, faite, qu'on le note, avec l'approbation
du surintendant des Assurances, le CN nous rappelle
que les pensions payées ne sont pas directement liées
aux ressources de la Caisse à un moment donné. C'est
de la sophistique pure et simple. Il est évident que, si
la Caisse est plus grande, les avantages peuvent aussi en
être plus grands.

Le CN n'a jamais versé un taux d'intérêt réaliste sur
la dette qu'il nous doit. Ceci servait une double fin:
réduire les frais et lui permettre d'indiquer dans son
rapport annuel sur les pensions qu'il lui était nécessaire
de toujours verser de l'argent pour payer les pensions
courantes.

Les hommes de Sarnia savent fort bien que les pro-
positions formulées dans ce mémoire coûteront de
l'argent et qu'on ne peut pas demander de l'argent sans
considération de la provenance des fonds.

Nous croyons que le CNR doit à la Caisse de pension
67 millions de dollars et que, si un taux d'intérêt
réaliste, mettons les 7.5 p. 100 postulés dans le rap-
port Mercer, ou un minimum de 6 p. 100, était versé,
des fonds suffisants seraient alors disponibles.

DETTE À LONG TERME DU CN

Comme nous croyons savoir que ce Comité doit
étudier le refinancement de la dette à long terme du
CN, nous voudrions faire quelques commentaires sur le
sujet.

La Compagnie, depuis son début, s'est vu attribuer
une dette très vaste et irréaliste en raison des chemins
de fer qui ont fait faillite. Puisqu'il était, du point de
vue politique, indésirable que les actionnaires de ces
chemins de fer en banqueroute acceptent leurs pertes à
ce moment-là de la façon ordinaire, on ne devrait pas
continuer à en accabler le CNR et, ainsi, le peuple du
Canada dans son ensemble. On devrait liquider cette
affaire le plus tôt possible.

Nous recommandons donc qu'un programme soit
élaboré pour l'amortissement de cette dette afin que le

[Text]

that the CNR will be encouraged to operate in a businesslike manner and be able to present a true picture of its financial progress.

Respectfully submitted on behalf of all CNR Railway Union Locals at Sarnia by the Sarnia Pension Committee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Caley. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. May I ask the witnesses if they have any knowledge from their vast number of years of experience with various railroads, whether either of the two main companies has not lived up to its obligation regarding pension fund payments?

Mr. Caley: No, sir, I do not; we do not make that claim.

Mr. Trudel: Then let me leave that and ask you this question. In one of your recommendations, you mention payment of pensions to start at 60 years of age. Have you given any consideration that this should be an accumulation because you mention also that most people have from 35 to 40 years of service when they reach 60 years of age? Do you feel 60 years of age and a combination of service should be factors in order to build up the equity and the extra benefits you are looking for?

● 2040

Mr. Caley: Actually we are trying to get away from the combination. I guess what we really have in mind here is that a man should be able to retire at 60 if he wants to without a penalty. At the present time, as you are aware, there is a penalty.

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Caley: We are asking that to some extent at least this would not be a combination although our pension is generally based on a combination.

Mr. Trudel: Let me ask you this question. Would it be fair for two employees to retire at 60 years of age, one having 25 years of service and the other 40 years of service, which is possible, and both get the same pension?

Mr. Caley: No, it would not be fair and of course under our pension provisions this would not occur provided they both earned the same annual wage.

[Interpretation]

CN soit encouragé à exploiter son affaire de façon commerciale et puisse présenter la vraie image de son progrès financier.

Respectueusement présenté au nom de toutes les unités syndicales des chemins de fer du CNR à Sarnia par le Comité des pensions de Sarnia.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Caley. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Puis-je demander aux témoins s'ils ont constaté, au cours de leurs nombreuses années d'expérience avec les divers chemins de fer, que l'une ou l'autre des deux compagnies principales ne s'en est pas tenue à ses responsabilités à l'égard des versements de pension?

M. Caley: Non, nous ne le prétendons pas.

M. Trudel: Permettez-moi alors de vous poser une autre question. Dans l'une de vos recommandations, vous avez mentionné que le versement des pensions devrait commencer à 60 ans. Avez-vous pensé que cela devrait être une accumulation car vous avez également mentionné que la plupart des gens ont de 35 à 40 ans de service à l'âge de 60 ans. Croyez-vous que l'âge de 60 ans et une combinaison des années de service devraient être des facteurs servant à réaliser l'équité et les augmentations de prestations que vous recherchez?

M. Caley: En fait, nous essayons d'éliminer cette combinaison. Nous voulons qu'un homme puisse prendre sa retraite à l'âge de 60 ans sans pénalisation. Comme vous le savez, à l'heure actuelle, il y a une pénalisation.

M. Trudel: Oui.

M. Caley: Nous demandons que, dans une certaine mesure au moins, il n'y ait pas de combinaison, bien que notre pension se fonde généralement sur les deux facteurs.

M. Trudel: Permettez-moi de vous poser la question suivante. Serait-il juste que deux employés se retirent à 60 ans, l'un ayant 25 ans de service et l'autre 40 ans de service, ce qui est possible, et que les deux reçoivent la même pension?

M. Caley: Non, ce ne serait évidemment pas juste et, en vertu de nos dispositions sur les pensions, cette situation ne se produirait pas à condition que les deux touchent le même salaire annuel.

[texte]

Mr. Trudel: Yes. Then whether or not we like it, we are looking at a combination of some form?

Mr. Caley: Yes we are.

Mr. Trudel: In your survivor's benefit, I believe the percentage used was 50 to 75 per cent.

Mr. Caley: That is right.

Mr. Trudel: If we are to look at this and we are concerned that there may not be enough funds. We may not be after we are through with the study for funds because I believe in your submission you mention that there should be sufficient funding or enough money to cover the recommendations that you have made.

Keeping in mind the fact that you want the survivor's benefit to go from 50 per cent to 75 per cent, would it be a fair conception to accept a limitation as to the number of years that payments can be derived from the fund?

Mr. Caley: This is a new idea in this context. I do not think we could do that because it would not seem right to pay people "x" dollars per month until they reach let us say age 70 and then say, no more for you. I do not see how we could do that. Was that the intent of your question?

Mr. Trudel: That is the reason why I am asking the question, because there are plans that are to that effect at the time being. In other words, you can only generate so much money and that is the end of it regardless of our social condition or anything else.

Mr. Caley: No, we would not accept this.

Mr. Trudel: All right. You also recommend a 2 per cent adjustment, particularly for people who are now on pension.

Mr. Caley: Especially for them, sir.

Mr. Trudel: All right. Let me ask you this question. I believe we agree that there are several people, possibly thousands of people, who are now getting \$300 a year. There has been no participation on their part. Still, this does not change the amount that they are getting. When you speak of a 2 per cent adjustment even with the other recommendation that you make that they

[Interprétation]

M. Trudel: Oui. Alors, que nous l'aimions ou non, nous envisageons tout de même une combinaison d'une forme ou d'une autre?

M. Caley: Oui, en effet.

M. Trudel: Dans votre prestation aux survivants, je crois que le taux utilisé était de 50 à 75 p. 100.

M. Caley: C'est exact.

M. Trudel: En examinant ce point, nous sommes très préoccupés par le fait qu'il pourrait ne pas y avoir de fonds suffisants. Nous ne le saurons peut-être pas quand nous aurons terminé notre étude pour trouver des fonds car vous avez mentionné qu'il devrait y avoir suffisamment de fonds pour couvrir les recommandations que vous avez formulées.

Si on garde à l'esprit le fait que vous voulez faire passer les prestations aux survivants de 50 à 75 p. 100, serait-il juste alors d'accepter une limite quant au nombre d'années pendant lesquelles quelqu'un pourrait retirer des prestations?

M. Caley: C'est une nouvelle idée dans ce contexte-ci. Je ne crois pas que nous pourrions le faire, car il ne serait vraisemblablement pas juste de payer «x» dollars par mois à certaines personnes jusqu'à, mettons, l'âge de 70 ans et de leur dire ensuite: fini pour vous. Je ne vois pas comment nous pourrions le faire. Était-ce l'objet de votre question?

M. Trudel: C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question, car il existe des régimes semblables à l'heure actuelle. En d'autres termes, vous ne pouvez toucher qu'une certaine somme, après quoi c'est fini, peu importe votre condition sociale ou tout autre facteur.

M. Caley: Non, nous n'accepterions pas un tel régime.

M. Trudel: Très bien. Vous avez aussi recommandé un rajustement de 2 p. 100, tout particulièrement pour ceux qui sont déjà à leur retraite.

M. Caley: Tout particulièrement pour eux, monsieur.

M. Trudel: Très bien. Permettez-moi alors de vous poser la question suivante: Je crois que nous sommes d'accord pour dire qu'il y a plusieurs personnes, peut-être des milliers, qui reçoivent maintenant \$300 par année. Elles n'ont pas contribué à la caisse, mais cette absence ne change en rien la somme qu'ils reçoivent. Quand vous parlez d'un ajustement de 2 p. 100, même

[Text]

should be brought up to \$500, are we not talking of an amount, regardless of the adjustment that we make at this rate, that would be sufficient to them?

Mr. Caley: We do not think that \$500 would be sufficient. We were caught between the frying pan and the fire here. We bear in the mind the fact that these people have contributed nothing, therefore some people say they are not entitled to anything. The thinking is not that way anymore. We are our brothers' keepers, to some extent at least. I think this is the feeling today. We feel we must do something for these people even though they did not do anything to help themselves. Yet we do not feel, in fairness to the contributory members, that we can go hog wild. We have said \$500. Is that responsive to your question, Mr. Trudel?

● 2045

Mr. Trudel: Yes. This is hypothetical, I will admit, Mr. Chairman, but should the fund not be able to procure the relief for the 31,000 people who are now pensioned, what kind of a response would you then get from the membership who are now active for the railroad if participation on their part was required?

Mr. Caley: Mr. Trudel, I heard you ask that question several times today and some of the witnesses weaseled out of it. I am not going to. Bearing in mind first of all that pension payments toward pension funds are tax deductible up to 10 per cent, I believe that if properly presented to our members, a moderate increase would be acceptable.

Mr. Trudel: Would this be generally accepted?

Mr. Caley: I believe so.

Mr. Trudel: Fine. There is another point that you made in your brief which seems to run counter clockwise to some of the other presentations that we have had. You are praising the efforts that have been made over the years by the members of the board. This seems to be a contradiction. Do you still stand by the declaration that you have made?

Mr. Caley: Yes, indeed. I feel that they made every effort. They made strenuous efforts to get every employee to join the 1959 plan. They went to great lengths. They really did. All credit to them.

Mr. Trudel: Coming back, then, to this 1959 plan, I believe you have requested that it should be reopened to several employees. Are we not talking of possibly thousands of dollars in some cases?

[Interpretation]

avec l'autre recommandation que vous formulez maintenant qu'on les fasse passer à \$500, ne parlons-nous pas d'une somme, peu importe l'ajustement que nous faisons à ce taux, qui serait suffisante pour eux?

M. Caley: Nous ne croyons que \$500 soient suffisants. Nous étions pris entre deux feux. Il faut tenir compte du fait que ces gens n'avaient rien contribué, certains disent donc qu'ils n'ont droit à rien. Mais je ne pense plus de cette façon de nos jours. Nous sommes les gardiens de nos frères, dans une certaine mesure, du moins. C'est ce que je crois être le sentiment aujourd'hui. Nous croyons devoir faire quelque chose pour ces personnes, même si elles n'ont rien fait pour s'aider elles-mêmes. Toutefois, nous ne croyons pas, toute justice pour les contribuables, que nous puissions tout leur donner. Nous avons établi le chiffre de \$500. Avez-vous trouvé réponse à votre question, monsieur Trudel?

M. Trudel: Oui. C'est un point hypothétique, l'admetts, monsieur le président, mais, si la caisse n'était pas capable de soulager les 31,000 personnes qui touchent maintenant une pension, quelle serait la réponse que vous obtiendriez de vos membres actifs l'heure actuelle si leur participation était nécessaire?

M. Caley: Monsieur Trudel, je vous ai entendu poser cette question plusieurs fois aujourd'hui et certains témoins ont contourné la question. Je n'ai pas l'intention de le faire. En tenant compte tout d'abord du fait que les contributions à une caisse de retraite sont déductibles aux fins de l'impôt jusqu'à 10 p. 100, je crois que, si on présentait bien la chose à nos membres, une légère augmentation serait acceptable.

M. Trudel: Serait-elle généralement acceptée?

M. Caley: Je le crois bien.

M. Trudel: Très bien. Il y a un autre point que vous avez soulevé dans votre mémoire et qui semble être contraire à ce que nous avons entendu d'autres témoins. Vous louez les efforts qu'ont fait au cours des années les membres de la Commission, ce qui semble être une contradiction. Maintenez-vous toujours la déclaration que vous avez faite?

M. Caley: Certainement. Je crois qu'ils ont fait de grands efforts en vue d'obtenir que tous les employés adhèrent au régime de 1959. Ils ont vraiment fait de efforts superbes. Ils méritent toutes nos louanges.

M. Trudel: Pour revenir au régime de 1959, je crois que vous avez recommandé qu'on le rouvre à plusieurs employés. Ne parlons-nous pas de milliers de dollars dans certains cas?

xte]

[Interprétation]

Mr. Caley: Yes, we are.

M. Caley: Oui, en effet.

Mr. Trudel: Did you then think of a formula? Did you go so far that you have a formula in mind, a period of years that could be accepted by your membership for repayment?

M. Trudel: Avez-vous une formule à proposer? Y avez-vous assez songé pour en arriver à une formule, un certain nombre d'années qui pourrait être acceptée par vos membres pour verser les arrérages?

Mr. Caley: You are referring to the employee who has not been a contributor and now wishes to join the pension plan?

M. Caley: Vous parlez de l'employé qui n'a jamais contribué et qui voudrait maintenant adhérer au programme rouvert.

Mr. Trudel: If the plan were to be reopened you would have to cover, I would assume, a number of years of back payment.

M. Trudel: Si le régime devrait être rouvert, il y aurait un certain nombre d'années d'arrérages.

Mr. Caley: In the past, the pension board would certify him as to the amount of his deficiency.

M. Caley: Par le passé, la Commission des pensions l'informait du montant à rembourser.

Mr. Trudel: Right.

M. Trudel: Oui.

Mr. Caley: The employee could elect to make a lumpsum payment if he so desired or he could have a certain percentage of his wages deducted. The Pension Board would advise him as to what percentage must be deducted in order for him to be paid up by the time his pension age came along.

M. Caley: L'employé pouvait choisir de verser le montant en bloc, s'il le voulait, ou un certain pourcentage de son salaire pouvait être déduit à cette fin. La Commission des pensions l'avisait alors du pourcentage à déduire de façon qu'il finisse de verser les arrérages au moment de sa retraite.

Mr. Trudel: Always in keeping with your brief and particularly referring to the amounts owing to the fund, if we accept that the back payments by the employees are also moneys that could generate additional benefits, would you accept interest charges on the back payments?

M. Trudel: Toujours en tenant compte de votre mémoire, et tout particulièrement pour ce qui est des montants dûs à la caisse, si nous acceptons que les paiements d'arrérages des employés constituent aussi de l'argent qui pourrait créer d'autres avantages, accepteriez-vous les frais d'intérêt sur les arrérages?

Mr. Caley: Yes. In our brief I think this point is mentioned.

M. Caley: Oui. Je crois que nous l'avons mentionné dans notre mémoire.

Mr. Trudel: All right, fine. There is another point that you mentioned regarding the membership being able to borrow from the fund. I believe the example that you have given is for mortgages on housing. Have you worked out a formula where no more than 10 per cent of your pension fund, for example, could be devoted to that? Is it fair to think along the lines that each member should not be able to borrow any more than the equity that he has built into the fund?

M. Trudel: Très bien. Il y a un autre point que vous n'avez pas mentionné, à savoir que les membres pourraient emprunter de la caisse. Je crois que l'exemple que vous nous avez donné était celui des prêts hypothécaires. Avez-vous trouvé une formule par laquelle au plus 10 pour cent de votre caisse de pension, par exemple, serait consacrée à cette fin? Serait-il juste de dire que chaque membre ne devrait pas pouvoir emprunter plus que ce qu'il a versé à la caisse?

Mr. Caley: To answer the second part of your question first, we definitely did consider this business of equity but we discarded this idea. Generally speaking, the men with the least equity in the pension fund are the young men who are starting up. They are the men who need to buy a home. I have one. I have a large equity now, but the young men do not. However, they are the men who have to buy homes. We say that

M. Caley: Pour répondre tout d'abord à la deuxième partie de votre question, nous avons certainement étudié cette question, mais nous rejetons cette idée. Règle générale, ceux qui ont le moins versé à la caisse sont les jeunes qui commencent dans la vie. Ce sont eux qui ont besoin d'acheter une maison. J'en ai une. Ma part de la caisse est grande, mais celle des jeunes ne l'est pas. Toutefois, ce sont eux qui doivent acheter

[Text]

they merely should be in a position of preferred borrowers and subject to the usual safeguards. They should not be handed out money freely. All the safeguards that normally apply to mortgage loans would apply to these people. They would simply have first call on the available funds.

● 2050

Mr. Trudel: Two more questions, Mr. Chairman, and then I will be finished. Rule 16 that you referred to regards the union appointees or people selected by the union to perform certain functions. Is this a misapprehension on my part or is this related in any way to the pension fund or the administration of the fund? Or, is this not a negotiable item at the bargaining table?

Mr. Caley: Up until now the pension as a whole has not been regarded as a negotiable item. We do not negotiate pensions, sir.

Mr. Trudel: No, I was not thinking of the pension when I raised the question. You did not specify the chairman but that some of the employees—I forget what date it was on—were performing certain functions for the union and I could not see the relation between the function with the union and the pension fund administration.

Mr. Caley: It really has nothing to do with the pension fund administration. There is simply a provision that if an employee holds an elected office with a labour union, he may remain in the pension. He has to contribute his share and his union must contribute the share the company would normally put in, which is fair. However, he can stay in the pension because we have to bear in mind the hazards of an elected position. He may be just another man back running an engine or walking the track or whatever in a few years. But quite often the labour union wishes to appoint a man rather than elect him. They may want a special organizer and they may want him for two years. And this man cannot afford to take that position with his labour union because he is out of the pension fund. This is our point simply, and we feel that if the money is contributed to the fund, he should be able to stay in the fund the same as an elected representative.

Mr. Trudel: Could we then consider a clause similar to the participation available to self-employed people

[Interpretation]

des maisons. Nous disons simplement qu'ils devraient être considérés comme des emprunteurs préférés, so réserve des sauvegardes habituelles. On ne devrait p leur donner de l'argent librement. Toutes les sauvegardes qui s'appliquent normalement aux prêts hypothécaires s'appliqueraient à ces gens. Ils auraient tout simplement la première possibilité d'emprunter l'fonds disponibles.

M. Trudel: Deux autres questions, monsieur président, et j'aurai fini. Le règlement 16 dont vous avez parlé se rapporte aux nominations syndicales aux représentants choisis par les syndicats pour remplir certaines fonctions. Est-ce une méprise de ma part ou ce point est-il relié d'une façon ou d'une autre à la caisse de pension ou à l'administration de la caisse? Ou n'est-ce pas une question discutable à la table de négociations?

M. Caley: Jusqu'à présent, la pension dans son ensemble n'a pas été considérée comme un sujet négociable. Nous ne négocions pas pour les pensions, monsieur.

M. Trudel: Non, je ne pensais pas à la pension lorsque j'ai soulevé la question. Vous n'avez pas précisé à M. le président, mais vous avez dit qu certains des employés—j'oublie la date—remplissaient certaines fonctions pour le syndicat, et je ne voyais pas de lien qui existait entre la fonction au sein du syndicat et l'administration du fonds de pension.

M. Caley: Cette question n'a rien à voir avec l'administration du fonds de pension. Il est simplement prévu que si un employé détient une fonction élue dans un syndicat ouvrier, il peut rester membre du régime de pension. Il doit apporter sa contribution et son syndicat doit apporter celle que l'employé verserait normalement, ce qui est juste. Toutefois, il peut continuer à adhérer au régime de pension, et il n'a pas à perdre de vue les risques que comporte le poste auquel il a été élu. Dans quelques années, il se peut qu'il revienne au travail en tant que simple employé, qui conduit une locomotive ou accomplit un travail du genre. Très souvent cependant, le syndicat ouvrier désire désigner une personne plutôt que d'élire. Il voudra peut-être obtenir les services d'un organisateur spécial pendant 2 ans. La personne choisie ne peut se permettre d'accepter ce poste si elle doit se retirer du régime de pension. Voilà le point que nous voulions vous faire ressortir, et nous sommes d'avis que, si elle apporte sa contribution au fonds de pension, elle devrait pouvoir y demeurer tout autant que le représentant élu.

M. Trudel: Est-ce que nous pourrions considérer une clause semblable à celle de la participation, qui es

texte]

ere the two portions are being paid by the individual to cover his own interest whilst his appointment is in force?

Mr. Caley: As a matter of fact, that is the situation regard to an elected union representative but not in regard to an appointed one.

Mr. Trudel: In other words, you want a projection the rule that already exists.

Mr. Caley: Right.

Mr. Trudel: Fine. Mr. Chairman, we have heard since started hearing these briefs about the Mercer report's being something not for general publication and yet you have quite an analysis, and justifiably so, and the figures that you quote are factual. I was wondering why or how, if you would care to tell the Committee, you came to be knowledgeable about this report when all the other people who have appeared before the Committee did not seem to know anything about it?

Mr. Caley: Frankly, sir, I did not know this situation existed. We have no facilities at our disposal at Sarnia. We have no research department. We simply nosed around and we read the papers and we read the reports they came in and this is where it came from. We do not have any pipe lines, I assure you.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and brothers, do not feel bad about the Mercer Report because we have asked for it to be tabled in this Committee. It was confidential, but it appeared in the brief that was presented by the company.

Mr. Caley: You surprise me, sir. I did not know this.

Mr. Skoberg: I do not think it was too confidential. I fail to understand why anybody has to make his reports confidential anyway, but that is another issue.

Do you consider that you are speaking for the pensioners in the Sarnia area as well in this brief? Are they a part of the brief?

[Interprétation]

possible pour les gens qui travaillent à leur propre compte, en vertu de laquelle la personne en question verse les deux parts de la contribution pour protéger ses propres intérêts tant que sa nomination est en vigueur?

M. Caley: En fait, c'est là la situation du représentant élu du syndicat, mais non de celle d'un représentant désigné.

M. Trudel: Autrement dit, vous voulez une projection de la règle qui est déjà en vigueur.

M. Caley: Oui.

M. Trudel: Bien. Monsieur le président, depuis que nous avons commencé à entendre ces mémoires, on nous a dit que le rapport Mercer devait être traité confidentiellement; cependant, vous avez effectué une analyse importante, à juste titre d'ailleurs, et ces faits que vous citez sont véridiques. Je me demandais, si vous voudriez dire au Comité, pourquoi et comment vous avez eu connaissance de ce rapport, alors que toutes les autres personnes qui ont comparu devant le Comité n'en savaient rien?

M. Caley: Franchement, monsieur, je ne savais pas que cette situation existait. Nous n'avons aucun service de recherche à notre disposition à Sarnia. Nous nous sommes simplement informés, nous avons lu les journaux et les rapports, au fur et à mesure de leur apparition et voilà comment nous avons obtenu ces renseignements.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et mes confrères, n'ayez pas d'inquiétudes au sujet du rapport Mercer car nous avons demandé qu'il soit déposé au Comité. C'est un rapport confidentiel, mais il a été inclus dans le mémoire présenté par la compagnie.

M. Caley: Vous me surprenez, monsieur, je ne le savais pas.

M. Skoberg: Je ne crois pas que cela était trop confidentiel. Je ne comprends pas pourquoi quelqu'un doit faire ses rapports confidentiellement, mais c'est là une tout autre question.

Considérez-vous que vous parlez au nom des retraités de la région de Sarnia dans ce mémoire? Est-ce qu'ils faisaient partie de la présentation de votre mémoire?

[Text]

Mr. E. T. Harrison (Local Chairman, Local 173, U.T.O., Sarnia, Ont.): Yes.

Mr. Skoberg: Do you know if any of the locals of the names that you have attached to the brief have ever submitted resolutions to their general committee for revisions in the pension plan?

• 2055

Mr. Harrison: Yes. I think the Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen has presented submissions to a general committee and I am almost positive that our general committee has taken these things up through the general chairmen's association to the CNR pension board.

Mr. Skoberg: You do not know of any others?

Mr. Harrison: I cannot speak for other locals but I would say that they have.

Mr. Thomas C. Smith (District Chairman, Transportation-Communication Division B.R.A.C., London Territory, Sarnia, Ont.): If I may, brother Skoberg, I am in the fortunate or unfortunate position of having a general chairman who is a member of the Pension Board and he knows quite well from general committee meetings the feeling of the working members and the retired members, not only through me. I am from Sarnia but I represent roughly Southwestern Ontario. This is true of all the members of the general committee from roughly Nakina straight through to Prince Edward Island. Most definitely we present to him as a general chairman, as a member of the Pension Board, our feelings and our desires towards revisions and changes in the pension.

Mr. Caley: If I may speak for the Brotherhood of Locomotive Engineers in this respect, Mr. Skoberg, we definitely from time to time have made representations through our general chairman to the pension.

Mr. Skoberg: Appreciating the fact that you have drawn it out in your brief, really they are doing their utmost to try to secure benefits but they are hampered by a lack of possible economic strength in their endeavours. With that, do you believe the pension plan should be negotiable? I have asked just about every witness that we have had before us this particular question for a particular reason.

Mr. Caley: This is a knotty one, of course, and we bear in mind that it would be most undesirable to negotiate pensions on the same basis, or at the same

[Interpretation]

M. E.T. Harrison (Directeur local, unité 173, UT Sarnia, Ontario): Oui.

M. Skoberg: Savez-vous si certaines unités dont noms sont annexés au mémoire ont déjà présenté des résolutions à leur Comité général pour apporter des modifications au régime des pensions?

M. Harrison: Oui. Je crois que la Fraternité d'«*Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen*» a présenté des requêtes au Comité général et suis presque sûr que le Comité général les a transmis par l'entremise de l'Association des présidents généraux à la Commission des pensions du CN.

M. Skoberg: Vous n'en connaissez pas d'autres?

M. Harrison: Je ne peux pas parler au nom des autres unités, mais je crois qu'ils l'ont fait.

M. Thomas C. Smith (Président de district, division de transport et communication, B.R.A.C.; région London, Sarnia, Ontario): Si vous me permettez, monsieur Skoberg, j'ai le bonheur ou le malheur d'avoir comme président général un membre de la Commission de pension, et il connaît très bien, d'après les réunions du Comité général, le sentiment des membres actifs des membres retraités, et non seulement par mon entremise. Je viens de Sarnia, mais je représente pratiquement tout le sud-ouest de l'Ontario. Il en est de même pour tous les membres du Comité général, disons à partir de Nakina jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous lui transmettons, bien sûr, en sa qualité de président général et de membre de la Commission des pensions nos sentiments et nos désirs concernant les revisions des changements à apporter au Régime de pension.

M. Caley: Monsieur Skoberg, si je peux parler au nom de la «*Brotherhood of Locomotive Engineers*» sur ce sujet, nous avons sûrement, de temps à autre, formulé des instances, par l'entremise de notre président général, à la Commission des pensions.

M. Skoberg: Vous avez d'ailleurs précisé dans votre mémoire qu'ils font vraiment tout en leur pouvoir pour obtenir des bénéfices, mais que peut-être le manque de pouvoir économique leur nuit. Pour cette raison, croyez-vous que le régime de pension devrait être négociable? C'est pour une raison particulière que j'ai posé cette question à presque tous les témoins qui ont comparu devant nous.

M. Caley: La question est épineuse, naturellement, nous tenons compte du fait qu'il ne serait pas du tout souhaitable de négocier les pensions sur la même base

texte]

le and place, as you negotiate wages and conditions cause clearly one would be played off against the other.

However, we have made other suggestions here for more control of the pension fund, more two-way control instead of all one-way, and we would not be unwilling, I believe, to negotiate pensions as an entirely separate matter, but not in conjunction with wages and commissions.

Mr. Skoberg: But do you consider pensions as deferred wages?

Mr. Caley: I think they must be so considered.

Mr. Skoberg: I am wondering if you have had any problem in your area with the selective early voluntary retirement plan. We have had briefs before us indicating that there are problems in this area.

Mr. Caley: You are referring to certain people not being allowed to go on pension early?

Mr. Skoberg: The selective plan the company puts out.

Mr. Caley: We have had cases of management personnel who were retained for some time because they said they could not be immediately relieved or spared. Sometimes it was a matter of a couple of months. I have heard of refusals but I cannot document them.

Mr. Harrison: I could speak on that. We have a couple of members, not members of my union but members of another union in Sarnia, who did make application for this selective voluntary retirement and were turned down. And there were other members who applied and were told they were ineligible and they dropped it. And there was a member of our union whom we kept pushing and eventually they let him go. There was discrimination in this case.

Mr. Skoberg: Getting back then to either the present method of trying to arrange pensions or the negotiated method, do you think any plan such as the selective early voluntary retirement plan or any other type of early retirement plan should be put into effect without the sanction of the union representatives on that point?

[Interprétation]

au même moment et au même endroit que vous négociez les salaires et les conditions de travail, car on essaierait de marchander un avantage contre un autre.

Toutefois, nous avons formulé d'autres suggestions pour obtenir un plus grand contrôle du fonds de pension, plus de contrôle à double sens plutôt qu'un contrôle unilatéral. Je crois que nous serions disposés à négocier les pensions comme question séparée, et non en même temps que les salaires et les commissions.

M. Skoberg: Considérez-vous les pensions comme des salaires différés?

M. Caley: Je crois qu'on doit les considérer comme tels, oui.

M. Skoberg: Je me demande si vous avez eu des problèmes dans votre secteur concernant le régime de retraite volontaire prématurée. Nous avons été saisis de mémoires indiquant qu'il y avait des problèmes dans ce domaine.

M. Caley: Parlez-vous de certaines personnes à qui on ne permet pas de prendre des retraites prématurées?

M. Skoberg: Je parle du régime sélectif que la compagnie met sur pied.

M. Caley: Nous avons eu des cas où le personnel de sélection a été retenu pendant un certain temps parce qu'on disait qu'on ne pouvait les laisser partir immédiatement ou s'en passer. Dans quelques cas, il s'agissait d'une couple de mois, mais j'ai entendu parler de refus mais je n'en connais pas personnellement.

M. Harrison: Je pourrais dire quelque chose à ce sujet. Nous avons une couple de membres qui ne font pas partie de mon syndicat mais qui sont membres d'un autre syndicat à Sarnia qui ont simplement présenté une demande pour obtenir cette retraite sélective volontaire et à qui on l'a refusée. D'autres membres l'ont demandée, on leur a dit qu'ils n'étaient pas admissibles, et ils ont simplement laissé tomber cette question. Il y avait également un membre de notre syndicat que nous avons poussé à insister, et il a finalement obtenu sa retraite. Il y avait donc de la discrimination dans ce cas.

M. Skoberg: Pour en revenir maintenant à la méthode actuelle de tenter d'organiser les pensions de retraite ou à la méthode de négociation croyez-vous qu'on devrait mettre en vigueur, sans approbation des représentants syndicaux à la Commission, un programme tel que le régime de retraite prématurée sélective ou tout autre régime de retraite prématurée.

[Text]

Mr. Caley: No, I do not. I feel that this is a two-way thing. We put our money in and the company put its money in and we certainly, surely, are entitled to a voice in how the thing goes, if that answers your question.

Mr. Skoberg: Yes, but in the final analysis, when the final decision is to be made by the Board of directors of the Canadian National who are also the trustees of the pension plan, what hope have you in this particular regard?

● 2100

Mr. Caley: We deliberately left the brief open in this respect, not because we do not have a suggestion, and since you have asked me the question I will go into it. It is obviously unfair that the Board of Directors of the CNR be the sole trustees of the fund. This is ridiculous in this day and age.

Mr. Skoberg: Are you aware if it is the law?

Mr. Caley: We are told the Superintendent of Insurance was unhappy with this arrangement some time ago, but he has since signified it is satisfactory. We say if it is the law, it should not be. It should be illegal. We do not say anything illegal is being done, do not misunderstand me, but we say it should be illegal.

There are various ways out of this and one of the most obvious is to have equal representation of both employers and employees on the Pension Board with an impartial chairman, and that Board should be the trustees. This is our suggestion.

Mr. Skoberg: On page 4, you used, I believe, 1 ¾ per cent. The majority of the briefs we have had used 2 per cent. I wonder whether you had access to any actuaries who gave you an indication that this was all the plan could afford at this time.

Mr. Caley: We must plead simple ignorance here. We did try, within our limitations, to figure out the cost of these things and we thought that we had come up with a package of between \$20 million and \$25 million annually but we might be a long way out because we were just doing the best we could. However, this is what we thought we had come up with and in all fairness we thought this was enough to ask for. I did not have the benefit of access to all the other briefs

[Interpretation]

M. Caley: Non, je ne crois pas. Je crois qu'il s'agit d'une voie à double sens. Nous versons notre part, compagnie y verse la sienne et nous avons certainement droit à une voix dans l'administration des programmes.

M. Skoberg: Oui, mais en dernière analyse, si le Conseil d'administration du CN qui est fiduciaire du régime de pension, doit prendre la décision finale, qu'espérez-vous à ce sujet?

M. Caley: Nous avons délibérément laissé la question ouverte dans notre mémoire à ce sujet, non pas que nous n'ayons pas de suggestions, et vu que vous m'avez posé la question, je vais vous en donner quelques détails. Il est injuste que le Conseil d'administration du CN soit le seul administrateur du fonds. C'est ridicule de nos jours.

M. Skoberg: Si c'est la loi? En êtes-vous au courant?

M. Caley: On nous dit que le surintendant des assurances était mécontent de cet arrangement il y a quelques temps, mais que depuis il a indiqué qu'il était satisfait. Nous sommes d'avis que s'il s'agit de la loi, cet arrangement ne devrait pas être satisfaisant, il devrait être illégal. Nous ne disons pas que ces mesures sont prises illégalement mais que ces mesures devraient être illégales.

J'ai à ce sujet diverses solutions à ce problème. L'une des plus évidentes consiste à obtenir une représentation égale de la part des employeurs et des employés, au sujet de la Commission des pensions, d'assurer les services d'un président impartial, et que cette commission devrait en être l'administrateur.

M. Skoberg: A page 4, vous avez employé, je crois, un et trois-quarts pour cent. La majorité des mémoires qu'on nous a présentés préconisaient le deux pour cent. Je me demande si vous avez eu accès à des études actuaires qui vous auraient indiqués que c'était là tout ce que le régime pouvait se permettre à l'heure actuelle.

M. Caley: Nous devons simplement plaider l'ignorance dans le cas actuel. Nous avons tenté dans les limites de calculer le coût de l'application de ces propositions et nous pensions avoir obtenu un programme d'ensemble représentant de \$20 à \$25 million par année. Il se peut qu'il y ait une marge d'erreur considérable car nous faisons simplement de notre mieux. Toutefois, voilà le manquement auquel nous sommes arrivés et en toute justice il nous semblait qu'

exte]

t I have since heard, and I think if we had, we could have gone for 2 per cent, in all honesty.

Mr. Skoberg: Maybe we could amend your brief. I have another question, Mr. Chairman. We have also heard varying opinions with regard to integration and stacking of the pension plan with the Canada Pension Plan. In the opinion of the representatives at the table, do you believe the members in your area were prepared to have the separate plans stacked or do you believe integration is pretty well acceptable by the majority of your members in the Sarnia district?

Mr. Caley: The fair answer to that is it depends on the age of the employee. You are aware of this cut-off point? The reason there is not more controversy about this point is because our men are not too well informed about it. It is obviously an unfair deal for the young man. It is fine for me, I do better on the integrated pension, but somewhere along the line you reach the turn-over point, and the young man obviously loses on this deal. If they knew more about it, there would be more complaints.

Mr. Skoberg: Do you think the young man today, though—there are not too many young men in reality on the railroad. I mean we are getting older and there are not too many hirings in particular departments, I should say . . .

Mr. Caley: In other departments, they are hiring every day.

Mr. Skoberg: Yes, but they are reducing the staff considerably, too, at the same time. However, do you think the so-called young man today would be prepared to pay more in his pension contribution than he might now or do you think really he is quite prepared to accept the integrated plan?

Mr. Caley: I have not heard too much outcry about it. On the other hand, the very few young men who are informed about it are bitter. They feel they are not getting a square deal.

Mr. Skoberg: Are you also informed how much more it would cost them if they had stacked their plans?

Mr. Caley: They may not have gone that far with their figuring.

Mr. Skoberg: Do you believe any earned surplus of a pension fund should be put back into the fund for the

[Interprétation]

c'était une somme suffisante qu'on demandait. Je n'ai pas eu accès à tous les autres mémoires, autrement nous aurions demandé deux pour cent.

M. Skoberg: Nous pourrions peut-être modifier votre mémoire. J'ai une autre question à vous poser, monsieur le président. Nous avons aussi entendu diverses opinions concernant l'intégration du Régime de pensions avec le Régime de pensions du Canada. De l'avis des représentants qui siègent, estimez-vous que les membres de votre région seraient prêts à voir intégrer les deux plans séparés, ou croyez-vous que la majorité de vos membres du district de Sarnia préconiseraient l'intégration?

M. Caley: Pour répondre justement à cette question, il faut dire que tout dépend de l'âge de l'employé. Vous êtes au courant, n'est-ce pas, de ce point-limite? Il y a peu de controverses à ce sujet parce que nos employés ne le connaissent pas trop bien. C'est sans doute une formule injuste pour les jeunes gens. Pour moi, la pension intégrée est avantageuse, mais à un moment donné, on atteint le point de rotation où le jeune employé y perd évidemment quelque chose. Si ces jeunes étaient plus au courant, il y aurait beaucoup plus de plaintes.

M. Skoberg: Pensez-vous que le jeune employé d'aujourd'hui—il ne reste vraiment plus beaucoup de jeunes employés pour les chemins de fer, je veux dire que nous vieillissons et qu'il n'y a pas tellement de recrutement qui se fait de nos jours . . .

M. Caley: Dans d'autres services, on embauche des gens tous les jours.

M. Skoberg: Oui, mais on réduit de beaucoup le personnel en même temps. Toutefois, pensez-vous que le jeune employé aujourd'hui est prêt à payer davantage sous forme de contribution pour sa pension qu'il ne le fait à l'heure actuelle, ou pensez-vous vraiment qu'il est prêt à accepter le régime d'intégration?

M. Caley: Je n'ai pas entendu trop de protestations à ce sujet. D'autre part, les rares jeunes gens qui sont au courant sont devenus amers. Ils estiment qu'ils n'obtiennent pas justice.

M. Skoberg: Savez-vous combien il leur en coûterait s'ils avaient amalgamé leur régime?

M. Caley: Ils ne sont peut-être pas allés aussi loin dans leurs calculs.

M. Skoberg: Estimez-vous que tout revenu excédentaire provenant d'un fonds de pension devrait être

[Text]

use of either increased pensions or less contributions, or do you think it could be used by the company for operational requirements?

Mr. Caley: I am sure we are firmly of the opinion that any capital or funds generated by the pension fund itself belong in the pension fund for the benefit of the pensioners.

Mr. Skoberg: That is all. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Portelance.

● 2105

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. I have just one or two questions because I think Mr. Trudel covered the brief pretty well. I would like to go back to suggestion, No. 9, Borrowing From Pension Fund. Here you mentioned that it should be only for the provision of family housing and this would be the only reason to allow someone to borrow money. Would there be no other reason?

Mr. Caley: This is the only reason we have considered, mainly, probably because it is such a knotty problem at the present time. We would not want to throw the thing open to all kinds of indiscriminate borrowing because it is a very costly proposition and we know it.

Mr. Portelance: You also mentioned it should be allowed to any new man in the company, but would you put a certain number of years on it before allowing him to borrow from it. I know in some other plans they say not before 10 years.

Mr. Caley: In my opinion, and this is only my opinion I will admit, this is far too long. Let us say that a man joins the railroad when he is 21 or 22, he probably gets married at 23 or 24, or possibly he is married when he starts on the railroad. Must he wait 10 years to get the funds to buy a home?

Mr. Portelance: Yes, well that is your opinion. It might be much better that way if it could be done.

I have another question. The United transportation Union is the same union in the United States, is it not? How do the different plans over there compare with the ones you have here with the CNR or CPR?

[Interpretation]

versé de nouveau dans le fonds, soit pour accroître le montant des pensions, soit pour en diminuer les contributions ou croyez-vous que la compagnie devra l'utiliser pour satisfaire aux exigences opérationnelles?

M. Caley: Je suis sûr que nous sommes tous fermement d'avis que tout capital ou tout fonds produit par la caisse de pension même appartient au fonds de pension et doit être utilisé aux bénéfices des retraités.

M. Skoberg: C'est tout. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. J'ai seulement une ou deux questions à poser car je crois que M. Trudel a touché à tous les points du mémoire. J'aimerais revenir à la proposition numéro 9 où il y a la question d'emprunt à même le fonds de pension. Vous avez mentionné à ce sujet que ces emprunts ne serviraient qu'au logement familial et que ce serait la seule raison pour laquelle on permettrait à quelqu'un d'emprunter de l'argent. Y aurait-il d'autres raisons?

M. Caley: C'est le seul motif que nous avons considéré, probablement qu'il s'agit d'un problème tellement épineux à l'heure actuelle. Nous ne voudrions pas que toutes sortes d'emprunts soient permis, car nous savons que cette seule formule est très coûteuse.

M. Portelance: Vous avez mentionné aussi qu'on devrait permettre à tout nouvel employé dans la compagnie de faire des emprunts mais faudrait-il un certain nombre d'années avant que celui-ci soit autorisé à faire un emprunt? Je sais que pour d'autres régimes, on ne le permet pas avant dix ans.

M. Caley: A mon avis, je reconnais que, ce n'est qu'à mon avis à moi, c'est beaucoup trop long. Mettons qu'un employé entre au service de la compagnie des chemins de fer à 21 ou 22 ans, il se mariera probablement à 23 ou 24 ans ou il est peut-être marié lorsqu'il commence à travailler pour la compagnie. Doit-il attendre dix ans avant d'obtenir les fonds pour s'acheter une maison?

M. Portelance: Oui, mais c'est là votre opinion. Ce serait peut-être beaucoup mieux de cette façon-là, s'il était possible.

J'ai une autre question à poser. Le syndicat du «United Transportation Union» est le même syndicat qu'aux États-Unis, n'est-ce pas? Comment les différents régimes là-bas se comparent-ils à ceux des chemins de fer?

te]

[Interprétation]

fer nationaux du Canada ou du Canadian Pacific Railways?

Mr. Caley: I will let our UTU member answer you,

M. Caley: Je vais donner la parole à notre membre de ce syndicat, monsieur.

The Chairman: Mr. Harrison?

Le président: Monsieur Harrison?

Mr. Harrison: Are you enquiring about pension plans in the United States?

M. Harrison: Vous informez-vous des régimes de pensions aux États-Unis.

Mr. Portelance: Yes, the comparison between the ones here and what they have in the United States.

M. Portelance: Oui, il s'agit de comparer les régimes que nous avons ici et ceux des États-Unis.

Mr. Harrison: I have no idea what the pension plans in the United States other than . . .

M. Harrison: Je n'ai aucune idée de ce que sont les régimes de pensions aux États-Unis autres que . . .

Mr. Portelance: Even out west in Canada there is a company which operates here, but . . .

M. Portelance: Même dans l'Ouest du Canada il y a une société qui dirige des affaires ici, mais . . .

Mr. Harrison: We are familiar with some of their financial security and railroad retirement benefits, but as far as outside private pension plans with individual roads—I know there are some supplementary plans in existence—I am not too familiar as to what the benefits are.

M. Harrison: Nous connaissons certains de leurs avantages qui ont trait à la sécurité sociale et au régime de pensions des compagnies ferroviaires, mais en ce qui concerne les régimes de pensions privés, c'est dans des compagnies ferroviaires privées, je sais qu'il existe des régimes complémentaires, mais je ne suis pas trop au courant des avantages.

Mr. Portelance: Thank you, that is all.

M. Portelance: Merci, c'est tout.

The Chairman: Mr. Thomas?

Le président: Monsieur Thomas?

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. I did not get these gentlemen's names.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Je n'ai pas entendu les noms de ces messieurs.

The Chairman: Mr. Caley, Mr. Smith and Mr. Harrison.

Le président: MM. Caley, Smith et Harrison.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Caley, your brief is very interesting. It poses some ideas we had not heard before. I guess probably one of the most unusual is the fact that you ask for 1½ per cent instead of 2 per cent. You have already explained to Mr. Skoberg that you were more or less making a stab in the dark and you felt that was all the fund could stand at this time.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Caley, votre mémoire est fort intéressant et il émet des idées qu'on ne nous a pas suggérées auparavant. Je crois que l'idée la plus singulière est le fait que vous demandiez un et trois quarts pour cent de 2 pour cent. Vous avez déjà expliqué à M. Skoberg qu'il s'agissait plus ou moins d'improvisations et que vous estimez que c'est tout ce que la caisse pouvait se permettre de donner à l'heure actuelle.

We have heard some suggestions that if the company contribution were increased these extra pensions could be paid, but nowhere in your brief do you mention any increase in the company's percentage. Do you think this is a worthwhile suggestion or should it be suggested?

Nous avons entendu certaines propositions en vertu desquelles, si on augmentait la contribution de la compagnie, des pensions supplémentaires seraient versées en conséquence. Toutefois dans votre mémoire vous ne parlez aucunement d'augmentation du pourcentage de la compagnie. Pensez-vous que cette suggestion est valable, ou devrait-elle être formulée?

[Text]

Mr. Caley: It may be, sir—I do not have the figures, but our feeling at this time is that this \$671 million, paying a realistic rate of interest, should generate enough capital or enough current funds to keep this thing going.

Mr. Thomas (Moncton): This is true, but we have had the same opinion expressed in other briefs, that the \$671 million should be enough, but still they went on to say that the company contribution should be increased, say, to 10 per cent. I wonder if you agree with this?

Mr. Caley: We can only judge by what other companies do. We know some other companies pay as high as 11 per cent of their income toward pension funds, whereas the CN pays somewhat over 7 per cent, I believe—I am just quoting from memory—so it would seem possible, in the event it were necessary, the CN without undue hardship would be able to pay more. However, we are not asking for that unless it is necessary.

● 2110

Mr. Thomas (Moncton): Did I understand you sir to say to Mr. Skoberg that you thought the employees would be willing to increase their contributions if a reasonable plan were worked out?

Mr. Caley: This is a nasty one, as you know. However, I qualified it a little bit, bearing in mind that pension contributions up to 10 per cent of income are deductible from income tax and if it were properly explained and the men were really convinced it was necessary—they have accepted former increases with a minimum of grumbling, but it would have to be necessary, it could not be just a hit and miss, and slap it on—I do believe it would be acceptable within reason.

Mr. Thomas (Moncton): Also, sir, your suggestion re loans for mortgages is an interesting one, one which we have not heard before. Of course, the first thing that strikes me would be whether if it would be possible to control this. One of the members questioned whether you would distinguish between years of service. In other words, would a man only be entitled to borrow up to the amount of his investment in the fund? How would you control this? Would it be fair for a man with two years' service to be able to borrow far more money than he actually had as equity in the fund?

[Interpretation]

M. Caley: Peut-être, monsieur, je n'ai pas les chiffres, mais nous estimons à l'heure actuelle que cette somme de \$671 millions rapporte un taux d'intérêt réaliste et devrait produire assez de capital ou assez de fonds courant pour maintenir cette entreprise solvable.

M. Thomas (Moncton): C'est vrai mais nous avons exprimé la même opinion dans d'autres mémoires, savoir que cette somme de \$671 millions devrait suffire, mais ils ont continué à dire que la contribution de la compagnie devrait être augmentée à, disons 10 pour cent. Je me demande si vous êtes d'accord?

M. Caley: Nous ne pouvons juger de cette question en examinant ce que les autres compagnies font. Nous savons que certaines autres compagnies versent jusqu'à 11 pour cent de leur revenu au fonds de pension, tandis que les chemins de fer nationaux du Canada paient un peu plus de 7 pour cent, je crois. Je me fie à ma mémoire en ce moment et il semblerait possible que si la situation l'exigeait, cette société pourrait verser un plus grand montant sans trop ressentir les effets. Toutefois, nous ne demandons pas qu'elle le fasse à moins que ce ne soit nécessaire.

M. Thomas (Moncton): Avez-vous dit à M. Skoberg que vous croyez que les employés seraient prêts à augmenter leurs contributions si on mettait sur pied un régime satisfaisant?

M. Caley: Comme vous le savez, la question est délicate. Toutefois, j'ai apporté une petite réserve en tenant compte du fait que les cotisations jusqu'à 10 pour cent du revenu sont déductibles aux fins de l'impôt et si l'on donnait toutes les explications nécessaires et que les employés étaient vraiment convaincus que la chose est nécessaire—ils ont accepté l'augmentation par le passé sans trop de critiques, il faudrait évidemment que la chose soit nécessaire, il ne serait pas question d'à peu près—je crois que ces contributions seraient acceptables pour peu qu'elles soient raisonnables.

M. Thomas (Moncton): De plus monsieur, votre proposition au sujet des emprunts hypothécaires est très intéressante et nous ne l'avions pas entendue auparavant. Naturellement, la première chose qui me frappe c'est que je me demande s'il serait possible de contrôler cette activité d'emprunt. Un des députés s'est demandé si vous feriez une distinction entre les années de service. En d'autres termes, est-ce qu'une personne pourrait emprunter jusqu'à concurrence du montant qu'elle a investi elle-même dans le fonds? Comment contrôleriez-vous cette mesure? Serait-ce juste qu'une personne après deux années de service puisse emprunter beaucoup plus d'argent que le montant actuel de sa mise de fonds?

exte]

Mr. Caley: We do not feel equity in the fund should have any bearing on the matter, mainly because it is absolutely unworkable; it will not help the people we want to help.

Mr. Thomas (Moncton): Could it be controlled on another basis? Would you run the risk of having too many bad loans?

Mr. Caley: We did specify "subject to the usual safeguards." This is entirely out of my field, but I understand mortgage loans can be insured and are insured, this is normal practice; NHA loans, bank or insurance company loans. They are big in this field and they do not lose any money on it, I believe. They insure the loans and the person who takes out the mortgage pays the insurance. As we said, "subject to usual safeguards".

Mr. Thomas (Moncton): Of course, it would have to be subject to the regulations for investment of pension funds.

Mr. Caley: Of course it would.

Mr. Thomas (Moncton): This may not be possible under the Act, I do not know.

Mr. Caley: As you say, it may not be possible although our understanding is that it does comply with the regulations in this respect.

Mr. Thomas (Moncton): Is there not a certain fractional percentage which can be held in mortgages? There is a maximum up to which mortgages cannot go beyond, whether it be 10 per cent or 14 per cent, whatever it is. Is this not true?

The Chairman: Mr. Smith.

Mr. Smith: We said "safeguards," but we did not specify time, as one of the gentlemen said, length of service or amount of money. There is no doubt there would have to be some equity in there; you just do not start with the railway and after two months get \$5,000 for a down payment. We realize this.

I consider myself a younger person and sometimes I do not feel like it, but say I have \$5,000 in the

[Interprétation]

M. Caley: Nous estimons que la mise de fonds dans la caisse de pension ne devrait avoir aucun rapport avec le sujet, surtout parce qu'elle est tout à fait impraticable; elle ne serait d'aucune utilité à ceux que nous voulons aider.

M. Thomas (Moncton): Pourrait-elle être contrôlée en utilisant la formule contraire? Risqueriez-vous de voir trop de prêts insolvable?

M. Caley: Nous avons bien précisé que «Sous réserve des sauvegardes habituelles». Cette réserve ne relève aucunement de ma compétence mais je crois comprendre que les prêts hypothécaires peuvent être assurés et le sont en fait, c'est la pratique normale; les prêts en vertu de la Loi nationale sur le logement, les prêts bancaires et les prêts de compagnies d'assurance. Ces entreprises sont très fortes dans ce domaine et je crois qu'elles ne perdent pas d'argent dans leurs opérations. Elles assurent les emprunts et les personnes qui contractent des prêts hypothécaires paient l'assurance, comme nous l'avons dit, «sous réserve des sauvegardes habituelles».

M. Thomas (Moncton): Naturellement, ces emprunts doivent être faits sous réserve des règlements régissant l'investissement des fonds de pension.

M. Caley: Oui, naturellement.

M. Thomas (Moncton): Cette opération n'est peut-être pas possible en vertu de la Loi, je ne sais pas.

M. Caley: Comme vous le dites, il se peut qu'elle ne soit pas possible, mais nous croyons savoir que cette opération se conforme aux règlements établis à cet égard.

M. Thomas (Moncton): N'y a-t-il pas un certain pourcentage national qui peut être retenu sous forme hypothécaire? Il y a un montant maximum que les prêts hypothécaires ne peuvent dépasser, que ce soit 10 ou 14 p. 100, ou un autre pourcentage, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Smith.

M. Smith: Nous avons parlé de «sauvegardes», mais nous n'avons pas précisé de temps, comme l'a dit l'un des messieurs, la durée du service ou le montant d'argent. Sans doute doit-il y avoir une mise de fonds, on ne pourrait pas évidemment contracter un emprunt de \$5,000 deux mois après l'entrée en service, c'est bien évident.

Je me considère une personne assez jeune, mais disons que j'ai versé \$5,000 pour le fonds de pension

[Text]

pension fund and I have to buy a house. I do not have \$5,000 in cash or reserve, but I have \$5,000 in the pension fund; I cannot touch that unless I quit. So I have to quit the railway to get my \$5,000 for a home and then I cannot afford to pay for the house because I have no job.

It would be up to the Pension Board to determine what equity and what service I have in the Fund. They would have to have safeguards naturally, but give me this prerogative to use my money for my own benefit. Charge me interest, definitely, as we say 1 per cent below—this was just a figure we took out of the dark, you might say.

Mr. Thomas (Moncton): That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Caley, there are approximately 450 employees in Sarnia; how many are left of those who were hired in 1929?

Mr. Caley: Not very many, Mr. Chairman.

Mr. Turner (London East): Then you had a gap from 1929 to 1940 before they started hiring again?

Mr. Caley: That is correct

Mr. Turner (London East): So therefore the average employee in Sarnia has approximately 10 to 15 years to go before he retires, right?

Mr. Caley: This is probably so. Certainly we do not have very many employees due to retire within the immediate future, the next few years.

Mr. Turner (London East): This situation is in London and Toronto where most of these big terminals are. In the next 10 to 15 years there should be plenty of money going into the pension fund from employees' contributions.

Mr. Caley: It would seem there would be more money going in during the next 10 years than would be going out. It should be building up very rapidly.

[Interpretation]

et que je désire acheter une maison. Je n'ai pas \$5,000 en espèces ou en réserves, mais j'ai versé \$5,000 pour le fonds de pension; je ne puis toucher cette somme moins de démissionner. Il faut donc que je quitte le service ferroviaire pour toucher ce montant de \$5,000 en vue d'acheter une maison; toutefois, je ne peux pas me permettre alors d'acheter la maison car je n'ai plus d'emploi.

Il appartiendrait alors à la Commission de pension de déterminer la mise de fonds et les années de service que je possède dans la caisse de retraite. Ils exigeraient naturellement la garantie, mais je devrais avoir la prerogative de pouvoir utiliser mon argent à mon avantage. Je consentirais certainement à payer l'intérêt nous disons 1 p. 100 de moins, c'est un chiffre que nous avons suggéré au hasard pour ainsi dire.

M. Thomas (Moncton): C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président monsieur Caley, il y a environ 450 employés à Sarnia; combien en reste-il parmi ceux qui ont été embauchés en 1929?

M. Caley: Pas beaucoup, monsieur le président.

M. Turner (London-Est): Il y a donc eu un écart entre 1929 et 1940 avant qu'on commence l'embauchage?

M. Caley: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Donc en moyenne, l'employé à Sarnia a environ de 10 à 15 ans de service avant de prendre sa retraite, n'est-ce pas?

M. Caley: C'est probablement le cas. Nous n'avons certainement pas beaucoup d'employés qui doivent prendre leur retraite dans l'immédiat, dans les quelques années à venir.

M. Turner (London-Est): Cette situation existe à London et à Toronto où la plupart de ces grandes gares-terminus sont situées. Au cours des dix ou quinze prochaines années, il devait y avoir suffisamment de fonds versés à la caisse provenant des cotisations des employés.

M. Caley: Il y aura sans doute plus d'argent versé à la caisse, au cours des prochaines années, qu'il n'y aura de retraits. Le fonds devrait se consolider très rapidement.

[Texte]

Mr. Turner (London East): The Pension Board is made up of seven members. How do you feel the board should be made up: three management and three labour and an independent chairman? Do you think there should be a pensioner as a representative on this Board?

2115

Mr. Caley: We would certainly not object to this; why should we? The only possible objection might be the weight of numbers. You would necessarily then have to balance the thing by putting on another representative of management, so you are going to end up with four, four and one.

Mr. Turner (London East): As you know, the average pensioner feels nobody has any interest left to take care of his interests.

Mr. Caley: We are well aware of this feeling. It probably has some merit.

Mr. Turner (London East): Where should the employee members of this Board be elected from in your opinion? Should they be employees or should they be general chairmen or vice-presidents?

Mr. Caley: I wonder if there was a misunderstanding of the UTU brief on this point. I suspect representatives of labour are inclined to regard the general chairman level as a sort of a plateau. When you reach this stage you feel you have a man who is responsible and experienced and in touch with things, so if you go lower than this in the union structure you will get a man who will be a good representative, a man who will know what is going on and be reasonable. Whereas if you just pick any employee obviously your chances of getting a good man are not so good.

However, I would hesitate to restrict employee membership to the level of general chairman or higher because undoubtedly we have many good people among the mere employees who do not hold any office. On the other hand we have to bear in mind that it would be possible, theoretically at least, for the three selected employees to be merely stooges for the three management representatives; and surely this could not happen if you selected office holders from the various labour unions.

Mr. Turner (London East): Have you got a credit union in Sarnia?

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): La Commission de pension se compose de sept membres. Pensez-vous qu'elle devrait se composer de trois représentants des cadres, de trois des syndicats et un président indépendant? Pensez-vous qu'un retraité devrait agir comme représentant au sein de cette Commission?

M. Caley: Nous ne nous y opposerions sûrement pas; pourquoi le ferions-nous? La seule objection serait peut-être la question du nombre. Il faudrait alors nécessairement ajouter un autre représentant de la gestion, vous auriez donc quatre, quatre et un.

M. Turner (London-Est): Comme vous savez, normalement le retraité estime que personne ne s'intéresse plus à sa cause.

M. Caley: Nous sommes bien au courant de cette attitude qui est probablement fondée, dans une certaine mesure.

M. Turner (London-Est): A votre avis, nous faudrait-il élire des membres employés de cette Commission? Devraient-ils être des employés, présidents généraux, ou vice-présidents?

M. Caley: Je me demande s'il y a eu un malentendu au sujet du mémoire du syndicat UTU à ce sujet. J'ai l'impression que les représentants du syndicat sont en train de considérer le niveau de président général comme une espèce de plateau. Lorsqu'on a atteint ce niveau, on a l'impression que la personne désignée est responsable et expérimentée et qu'elle connaît bien les problèmes, si on ne descend pas d'un cran dans la structure syndicale, on obtiendra les services d'un représentant compétent, une personne qui est au courant des choses et se montrera raisonnable. Autrement, si on désigne n'importe quel employé, évidemment les chances d'avoir un homme compétent ne sont pas si bonnes.

Toutefois, j'hésiterais à restreindre la candidature aux employés du niveau de président général ou d'un niveau plus élevé, car nous avons sans doute des personnes compétentes parmi les simples employés qui ne détiennent aucun poste. Par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'en théorie au moins, il serait possible que les trois employés choisis soient simplement des hommes de paille pour les trois représentants de la direction; cette situation ne pourrait sûrement pas se produire si les titulaires étaient choisis parmi les titulaires du syndicat.

M. Turner (London-Est): Y a-t-il une coopérative de crédit à Sarnia?

[Text]

Mr. Caley: Yes, we do.

Mr. Turner (London East): Is it possible to get a mortgage on a home from the credit union?

Mr. Caley: Generally speaking, no, simply because we do not have sufficient funds to land the money out on such long-term projects.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman.

The Chairman: Oh, I am sorry, I will come back to you. Mr. Trudel. Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Caley, you insist that the CNR owes the fund \$671 million according to the Mercer Report and also according to the Report that \$300 million is sufficient. But all the increases you are recommending are based on a fund of \$671 million, I believe?

Mr. Caley: That is correct, sir.

Mr. Rock: If a decision were made that \$300 million is sufficient then it would not be financially feasible to accept your recommendations unless you increase the fund through increased contributions.

Mr. Caley: In answer to that, sir, I must say simply that such a solution would not be acceptable to the CNR employees in general.

Mr. Rock: Which solution. I did not come up with a solution.

Mr. Caley: The idea that the \$371 million should not be left in the fund. This would not be acceptable.

Mr. Rock: So your whole recommendation is based around the \$671 million then?

Mr. Caley: That is correct, sir.

Mr. Rock: Thank you. Also I think you mentioned the widows' increase was 70 per cent.

Mr. Caley: I mentioned 75 per cent.

[Interpretation]

Mr. Caley: Oui.

M. Turner (London-Est): Peut-on y obtenir des fonds hypothécaires sur une maison?

M. Caley: En général non, simplement parce que nous n'avons pas suffisamment de fonds pour des prêts à aussi long terme.

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président.

Le président: Pardon, Je reviens à vous monsieur Trudel. Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Caley, vous persistez à dire que le CN doit au fonds de pension la somme de \$671 millions d'après le rapport Mercer et que, selon le rapport, la somme de \$300 millions suffirait. Cependant, toutes les augmentations que vous recommandez sont fondées sur le fonds de \$671 millions, n'est-ce pas?

M. Caley: C'est exact, monsieur.

M. Rock: Si on décidait que la somme de \$300 millions était suffisante alors il ne serait plus financièrement possible d'accepter vos recommandations, moins d'augmenter le fonds au moyen de cotisation.

M. Caley: En réponse à cette question, je dois vous dire simplement qu'une telle solution ne serait pas acceptable en général par les employés des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Rock: Quelle solution? Je n'ai pas présenté de solution.

M. Caley: L'idée que le montant de \$371 millions ne devrait pas être laissé dans le fonds. Cette idée ne serait pas acceptable.

M. Rock: Donc, toute votre recommandation est fondée sur le chiffre de \$675 millions.

M. Caley: C'est exact, monsieur.

M. Rock: Merci. Je crois que vous avez mentionné aussi que l'augmentation accordée aux veuves serait de 70 p. 100.

M. Caley: J'ai dit 75 p. 100.

texte]

Mr. Rock: You mentioned 75 per cent. Did you take into consideration the age of the wives? They are usually supposed to live longer, you know, and maybe that could make a big dint in the Fund.

Mr. Caley: Yes, we considered it, and we just do not do anything in the world humanly possible to do about it. If a widow is only 30 years old and she has small children from one to five years old, they have to live.

2120

Mr. Rock: Right. Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I believe the witnesses have established the case, and justifiably so, that railroad employees have special qualifications and work under conditions that are generally different from industry and they should have special treatment with respect to their pension fund.

In your studies have you found a retirement plan that is now in existence anywhere that you could look at as an example or a model for railroad employees? In other words, a plan that we could possibly look at which in your assessment is the best plan that can be found.

Mr. Harrison: Yes, we have not done the necessary research because we are working and we do not have the time, the facilities or the money, but we do know that in the United Steelworkers a person retires after 3 years of service with a \$400 a month pension, and he pays no contributions into this plan whatsoever. We have taken the position that if they can pay this amount of pension without contributions that our members should get a heck of a lot better pension by not paying contributions.

Mr. Trudel: This would be the ideal condition, I am sure, but I was trying to get at an existing plan with a railroad company.

Mr. Harrison: No railroad companies, no.

Mr. Trudel: There is no other railroad company that you would consider as being a model that we could follow?

Mr. Harrison: All railroads are the same. As far as pension is concerned, the CN probably has as good a

[Interprétation]

M. Rock: Vous avez dit 75 p. 100. Avez-vous tenu compte de l'âge des épouses? Elles sont censées vivre plus longtemps en général, et ce facteur pourrait entamer fortement le fonds.

M. Caley: Oui, nous y avons songé et il n'y a rien d'humainement possible que nous puissions faire à ce sujet. Si une veuve n'a que 30 ans et si elle a 5 enfants, âgés de 1 à 5 ans, ils doivent tous vivre.

M. Rock: C'est juste, merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je crois que les témoins ont présenté leur cause en toute justice, et ils nous ont montré que les cheminots ont des compétences spéciales et travaillent dans des conditions qui sont d'une façon générale différentes de celles de l'industrie et ils devraient bénéficier d'un traitement spécial au chapitre de leur fonds de retraite.

Au cours de vos études, avez-vous trouvé un régime de retraite qui existe quelque part à l'heure actuelle, qui pourrait vous servir d'exemple ou de prototype pour les employés de la compagnie de chemins de fer? Autrement dit, un régime qui pourrait nous servir de prototype et qui à votre avis serait le meilleur que l'on puisse trouver.

M. Harrison: Oui. Nous n'avons pas fait les recherches nécessaires parce que nous travaillons et nous n'avons ni le temps, ni les services, ni l'argent nécessaire à cette fin, mais nous savons que les ouvriers de la *United Steelworkers* prennent leur retraite après 35 ans de service, avec une pension de \$400 par mois, et ils ne versent aucune cotisation au régime. Nous sommes d'avis que si on peut payer cette cotisation, nos membres devraient obtenir une bien meilleure pension surtout s'ils payent des cotisations.

M. Trudel: Ce serait la condition idéale. Mais j'essaie simplement de savoir, s'il y a un régime de pension d'une autre compagnie ferroviaire.

M. Harrison: Non, pas avec une compagnie de chemins de fer.

M. Trudel: Il n'y a pas d'autre compagnie de chemins de fer qui, d'après vous, pourrait nous servir de prototype?

M. Harrison: Toutes les compagnies de chemins de fer sont les mêmes. En ce qui concerne les pensions,

[Text]

plan as any at the present time in Canada as compared to most railroads.

Mr. Caley: Unless, Mr. Trudel, you would like to go back to 1902. In 1902 the CPR paid their retired employees \$100 a month without any contribution.

Mr. Trudel: Yes. I believe this was mentioned at one time or another. In other words, this is a different version of what Mr. Harrison is saying. In other words, it is possibly a different application.

Mr. Caley: Very briefly, we have no plan to point at as an example.

Mr. Trudel: I would like to clear up an other point. So I understand correctly that in your presentation—and I may be wrong in this—recognizing that there is a debt of \$671 million, that no interest was paid to your pension fund by the company, or did I get the wrong impression?

Mr. Caley: If we implied that it was unintentional. It is our understanding—and we would be the first to admit our knowledge here is imperfect—that they paid what might be called nominal interest of somewhere around 4 per cent. This is our information as far as it goes.

Mr. Trudel: I see. But you have no factual information?

Mr. Caley: No, sir.

Mr. Trudel: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): I have a supplementary to Mr. Trudel's question. Do you realize that the Automobile Workers, the UAW, get \$400 a month and they pay nothing into it, they just tack that on to the price of a car. It is the consumer who is paying that indirectly.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Supplementary to Mr. Turner's question, I beg to differ. It would not be the consumer, it is the deferred wages of the wage earner that goes into

[Interpretation]

sans doute le régime de pension du National-Canadien est un aussi bon régime que celui de n'importe quel autre compagnie ferroviaire.

M. Caley: A moins, Monsieur Trudel, qu'on aime en revenir à 1902. En 1902 le Pacifique-Canadien versait aux employés retraités \$100 par mois sans aucune cotisation.

M. Trudel: Oui, je crois que cela a déjà été mentionné. Autrement dit, c'est une version différente de ce que Monsieur Harrison dit, avec une application quelque peu différente.

M. Caley: Bref, nous n'avons pas de régime qui puisse servir de prototype.

M. Trudel: Je voudrais clarifier un autre point. Dois-je comprendre, d'après votre exposé, et je me trompe peut-être, en reconnaissant le fait qu'il y a une dette de \$671 millions, qu'aucun intérêt ne doit être versé votre régime de pension par la compagnie, ai-je raison ou non?

M. Caley: Si nous avons créé ce sous-entendu, c'était sûrement par mégarde. Nous estimons qu'ils ont payé et nous sommes les premiers à admettre que nos renseignements dans ce domaine ne sont pas parfaits, que l'on pourrait appeler un intérêt nominal d'environ 4 p. 100. Voilà les renseignements que nous avons.

M. Trudel: Bon. Mais vous n'avez aucun renseignement de fait là-dessus?

M. Caley: Non, Monsieur.

M. Trudel: Très bien. Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Messieurs, y a-t-il d'autres questions Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Je voudrais poser une question complémentaire à celle de Monsieur Trudel. Vous rendez-vous compte que les ouvriers de l'automobile (*United Automobile Workers*) obtiennent \$400 par mois et ne payent aucune cotisation. C'est simplement ajouté au prix des automobiles. C'est le consommateur qui paye indirectement.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Une question complémentaire à celle de Monsieur Turner. Je ne suis pas d'accord. Je crois que ce n'est pas le consommateur qui paye. C'est le salaire

[texte]

pension plan. Do you consider that is so, or is it the consumer who is paying for it?

Mr. Caley: If I may comment on this, who pays for anything?

Mr. Skoberg: Right.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I am getting caught in the crossfire between the railroad men here.

May I ask another question, Mr. Chairman, and I had ignorance before I ask it. I know I am dealing with experts here. In the United States they used the term "supplemental annuities". Is this in relation to pension funds or is it in relation to wages? I think the pension board comes up with this every once in a while.

Mr. Harrison: I know that such an arrangement is in effect but I cannot speak on the full operation of it.

Mr. Trudel: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Caley: I am afraid you drew a blank on that one, Mr. Chairman. You have hit an area of ignorance.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Portelance.

Mr. Portelance: My question does not concern this matter, Mr. Chairman, but before we adjourn I would like to ask a question about something else.

2125

The Chairman: Very well. If there are no further questions, I would like to thank Mr. Caley, Mr. Smith and Mr. Harrison.

Yes, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Monsieur le président, pour ce qui concerne le rapport sur le transport routier, qui doit être publié prochainement, M. Windsor du ministère des Transports doit-il venir témoigner devant nous la semaine prochaine ou dans un avenir rapproché?

Le président: M. Windsor?

Mr. Portelance: Oui, monsieur le ministre a mentionné, je crois, l'autre jour que M. Windsor du ministère des Transports devait venir devant le Comité.

[Interprétation]

différé du salarié qui est versé au régime de retraite. Pensez-vous que c'est exact, ou croyez-vous que c'est le consommateur qui paye?

M. Caley: Si vous me permettez de commenter, qui paye pour tout?

M. Skoberg: Exact.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Je suis pris dans le feu croisé des représentants de chemins de fer.

Puis-je poser une autre question, monsieur le président? Et je fais état de mon ignorance avant de la poser. Je sais que je fais face à des spécialistes. Aux États-Unis, on parle de «rentes supplémentaires». Est-ce que cela se rapporte au régime de pension ou est-ce que cela se rattache aux salaires? Je pense que leur commission des pensions propose cette idée de temps en temps.

M. Harrison: Je sais qu'il y a une entente de ce genre, mais je n'en connais pas les modalités.

M. Trudel: Très bien. Merci, monsieur le président.

M. Caley: Vous avez frappé un secteur d'ignorance là, monsieur.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Portelance.

M. Portelance: Ma question est étrangère à ce sujet, monsieur le président, mais avant que nous ajournions j'aimerais vous poser une question sur un autre sujet.

Le président: Très bien. S'il n'y a pas d'autres questions, je tiens à remercier monsieur Caley, monsieur Smith et monsieur Harrison.

Oui, monsieur Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Chairman, with regard to the highway transport report which is to be published soon, will Mr. Windsor from the Department of Transport have to appear before us as a witness next week or in the near future?

The Chairman: Mr. Windsor?

Mr. Portelance: Yes, sir, I believe that the Minister mentioned the other day that Mr. Windsor from the Department of Transport would appear before this Committee.

[Text]

Le président: A quel sujet?

Mr. Portelance: He is the person in charge of all contracts. He signs contracts with concessions in airports across the country and I thought he was supposed to appear.

The Chairman: This is new to me. I have not heard of this before. I am not aware of it.

Mr. Portelance: Do you not think we should meet him? It could be done in camera or in any other way, but . . .

An hon. Member: Does this have to do with ground transportation?

Mr. Portelance: Yes, ground transportation. This report should be coming out any time now, or it should be ready.

The Chairman: Perhaps you would leave that to the Steering Committee. We are meeting on Monday afternoon and we could discuss that.

Mr. Portelance: I think he is about the last person we have to meet, and then we can go ahead and make our report.

Mr. Skoberg: I believe it was suggested in the minutes that we have a DOT man here, but I think it would be proper to hear him in camera.

The Chairman: We will bring this matter to the attention of the Steering Committee on Monday and we will let you know, Mr. Portelance. Is that fair?

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think it was suggested yesterday that with the limited length of time this Committee is going to have to complete these hearings that we really should have a date now for the Canadian National to appear before this Committee.

The Chairman: The same question was asked of me this afternoon and I am still waiting for the CNR. I am supposed to have an answer by tomorrow.

Mr. Skoberg: You say we are waiting for the CNR. Could we not give them a date to appear? It will be

[Interpretation]

The Chairman: On which subject?

M. Portelance: C'est lui qui est responsable de tous les contrats; il signe les contrats avec les gens qui détiennent les concessions dans les aéroports à travers le pays, et je croyais qu'il devait venir témoigner.

Le président: Voilà une nouvelle, je n'en n'avais pas entendu parler auparavant.

M. Portelance: Ne pensez-vous pas que ce serait une bonne idée de le rencontrer, soit à huis clos, soit autrement, mais. . .

Une voix: S'agit-il de transports terrestres?

M. Portelance: Oui, il s'agit de transports terrestres. Ce rapport devrait paraître incessamment, ou en tout cas il devrait être prêt.

Le président: Vous pourriez peut-être laisser cette question au Comité de direction. Nous allons nous réunir lundi après-midi et nous pourrions alors discuter de cette question.

M. Portelance: Je pense que c'est le dernier témoin que nous devons rencontrer et puis nous pourrions présenter notre rapport.

M. Skoberg: Je crois qu'on avait suggéré dans le compte rendu que nous ayons un représentant du ministère des Transports qui vienne témoigner, mais je pense que ce serait approprié qu'il le fasse à huis clos.

Le président: Nous allons signaler cela lundi à l'attention du Comité de direction et nous vous remercions à ce sujet, monsieur Portelance. Êtes-vous d'accord?

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, à cause du temps limité que le Comité aura à sa disposition pour terminer ces audiences, on avait proposé hier que nous devrions vraiment fixer une date dès à présent pour la convocation du CN à ce Comité.

Le président: La même question m'a été posée ce après midi, et j'attends toujours la réponse du CN. Je dois avoir une réponse d'ici demain.

M. Skoberg: Vous dites que nous attendons le National-Canadien. Est-ce que nous ne pourrions pas

[texte]

end of June before we know it. I am sure they can answer the questions we have in mind. It is not that we have a problem if they have all the information available, and I cannot help but visualize that they would solve it.

Mr. Trudel: May I speak to this, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: May I take a look at this from a different angle. Could we possibly get in touch with the CNR and ask them how much notice they require in order to be ready to appear before us, and in this way we can possibly work out a time arrangement.

Mr. Skoberg: I am very afraid they will say next fall, and our terms of reference might run out by then. We might not have that much time. We set these hearings up, and we asked these other organizations to appear...

An hon. Member: You do not want to sit this summer?

Mr. Skoberg: Let us not kid ourselves. Perhaps the Chairman could give the Canadian National a certain date on which to appear, such as June 16, which is the first open day we have.

The Chairman: After all, I am only the Chairman and I have to go by the orders I get from the Committee, Mr. Skoberg. I cannot take it upon myself to tell the CNR that they are going to appear on such and such a date. If I get orders from this Committee, I will do it.

Mr. Skoberg: I am sure that we arranged an itinerary for those other representatives to appear. I think it is originally thought that perhaps the CN should appear first.

The Chairman: Maybe that question could be brought to the attention of the steering committee on Monday.

Mr. Skoberg: On Monday, and then we are into Wednesday and then into Thursday. If we could only have a date.

The Chairman: Even if we wanted to make a motion tonight we do not have a quorum to make a motion to authorize me to do such a thing, Mr. Skoberg.

[Interprétation]

fixer une date pour leur comparution? Nous arrivons à la fin de juin avant trop longtemps. Je suis sûr que le National-Canadien pourrait répondre aux questions que nous voulons leur poser. Il ne s'agit pas d'un problème tellement complexe s'ils ont tous les renseignements en main, et je suis certain qu'ils les ont.

M. Trudel: Puis-je faire quelques remarques sur ce point, Monsieur le Président?

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Si vous me permettez, j'examinerais la question d'une façon différente. Est-ce que nous pourrions demander au National-Canadien quel genre de préavis ils voudraient avoir pour comparaître ici. Voilà ce qui nous donnerait peut-être une idée du temps en cause.

M. Skoberg: J'ai bien peur qu'on dise l'automne prochain, et d'ici là notre mandat peut arriver à son terme. Nous avons organisé ces audiences et nous avons invité ces organisations à comparaître...

Une voix: Vous ne voulez pas siéger pendant l'été?

M. Skoberg: Soyons réalistes. Le Président pourrait peut-être suggérer une date au National-Canadien par exemple le 16 juin, qui est le premier jour libre que nous avons.

Le président: Je ne suis que le Président, Monsieur Skoberg, et je dois tout de même agir selon les directives du Comité. Je ne puis prendre sur moi de demander au National-Canadien de convenir d'une telle date. Si le Comité me charge de le faire, je le ferai.

M. Skoberg: Je suis sûr que nous avons déjà mis au point un itinéraire afin que ces autres représentants puissent comparaître. Je pense qu'on avait songé tout d'abord que le National-Canadien devrait comparaître le premier.

Le président: Peut-être que la question devrait être signalée au Comité de direction lundi.

M. Skoberg: Lundi, et ensuite il y a mercredi et puis jeudi. Si seulement nous pourrions convenir d'une date.

Le président: Même si nous voulions proposer une motion à cet effet ce soir, nous ne sommes pas en nombre suffisant afin de proposer une motion pour l'autoriser à faire une telle chose, Monsieur Skoberg.

[Text]

Mr. Skoberg: Surely, Mr. Chairman, you are not suggesting that we need a motion to have the Canadian National appear before us? This comes under our terms of reference. We cannot complete the hearings until we have heard from the CNR. I cannot but visualize that possibly . . .

The Chairman: I have two versions. Which one am I now going to take?

Mr. Rock: Mr. Chairman, without forcing the issue I think Mr. Trudel's suggestion was a good one. You can find out on Monday when they can appear and you can report to the steering committee and we will know on Tuesday. There is nothing wrong with that.

Mr. Skoberg: I would not be quite so lenient.

Mr. Rock: You are never lenient, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I get a little fed up about having organizations appear. When they should appear they should be here.

The Chairman: Mr. Skoberg, I am supposed to get an answer from them if they will be ready to come on for June 18. I told you that but you would not . . .

Mr. Thomas (Moncton): What is the last date we have scheduled now?

An hon. Member: Yes, I would like to know this.

● 2130

The Chairman: June 11, if we do not receive any further briefs. We still had some this morning.

Mr. Thomas (Moncton): Is it not almost time we cut them off? We cannot go on hearing briefs until the end of June.

The Chairman: It is pretty hard to say to people that we do not want to hear them.

Mr. Thomas (Moncton): Our terms of reference expire with this session, do they not?

An hon. Member: That is right.

[Interpretation]

M. Skoberg: Vous ne suggérez pas, Monsieur Président, qu'il nous faut une motion pour inviter le National-Canadien à comparaître devant nous? C'est une question qui relève de notre mandat. Nous pouvons terminer nos audiences avant d'avoir entendu le National-Canadien. Je ne peux m'empêcher d'envisager peut-être . . .

Le président: J'ai deux versions maintenant, à laquelle choisir?

M. Rock: Monsieur le Président, sans essayer d'imposer quoi que ce soit, je crois que la suggestion de Monsieur Trudel était excellente. Vous pourriez savoir lundi à quelle date le National-Canadien peut comparaître et vous pourriez faire rapport au Comité de direction, et nous le saurons mardi. C'est tout à fait acceptable.

M. Skoberg: Je ne serais pas aussi indulgent.

M. Rock: Vous ne l'êtes jamais, Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Lorsque certaines organisations doivent comparaître, elles devraient le faire.

Le président: Monsieur Skoberg, je dois avoir une réponse de leur part, à savoir s'ils seraient prêt à venir le 18 juin. Je vous l'ai déjà dit, mais vous ne voulez pas . . .

M. Thomas (Moncton): Quel est la dernière date que nous avons maintenant prévue?

Une voix: J'aimerais bien le savoir aussi.

Le président: Le 11 juin, à condition de ne pas recevoir d'autres mémoires. Nous en avons encore reçus ce matin.

M. Thomas (Moncton): Est-ce qu'il n'est pas presque temps d'y mettre un terme? Nous ne pouvons pas continuer à entendre des mémoires jusqu'à la fin du mois de juin.

Le président: Il est très difficile de dire à des gens que nous ne voulons pas les entendre.

M. Thomas (Moncton): Notre mandat expire à la fin de la session, n'est-ce pas?

Une voix: C'est exact.

[texte]

[Interprétation]

Mr. Thomas (Moncton): What will happen then if we
briefs up until the end June?

M. Thomass (Moncton): Qu'arrivera-t-il si nous
entendons des mémoires jusqu'à la fin du mois de
juin?

Mr. Rock: The session will not expire until next fall.

M. Rock: La session ne prend fin qu'à l'automne.

Mr. Thomas (Moncton): I know, but it will shortly
er we come back next fall.

M. Thomas (Moncton): Je le sais, mais elle sera
terminée presque aussitôt après notre retour à l'au-
tomne.

The Chairman: I think we should adjourn. If we
at to talk this over I think it would be much better
ve talked it over amongst ourselves.

Le président: Je crois que nous devrions lever la
séance. Si nous voulons parler de cela, je pense qu'il
sera préférable que nous le fassions entre nous.

An hon. Member: I agree with Mr. Skoberg; this is
emergency.

Une voix: Je suis d'accord avec M. Skoberg. Il
s'agit d'un cas urgent.

Meeting adjourned.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

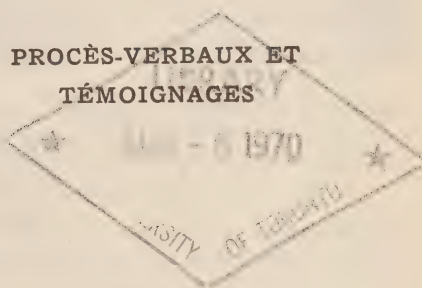
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 32



TUESDAY, JUNE 9, 1970

LE MARDI 9 JUIN 1970

Respecting

Concernant

Canadian National Railways Pension Fund.

Fonds de retraite des chemins de fer
du Canadien National.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*),

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel (20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, June 9, 1970
(68)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:10 a.m. this day The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Forget, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East)—(12).

Other Member present: Mr. S. Knowles (Winnipeg North Centre).

Witnesses: From the Canadian National Railways General Chairmen's Association: Mr. I. V. Clements, Chairman; Mr. F. M. Sheahan, Member of the Pension Board; Mr. A. N. Hopper, Member of the Pension Board.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. I. V. Clements to submit his brief.

Mr. Clements introduced officials of the Association and then proceeded to read his brief at length before being questioned by the Chairman.

The questioning of witnesses being concluded, the Chairman thanked them for the evidence given and they were allowed to retire.

At 12:30 p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock this afternoon.

AFTERNOON SITTING (69)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:30 o'clock. The chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Crossman, Forget, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Portelance, Skoberg, Smith

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 9 juin 1970
(68)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 10. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Forget, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (Saint-Jean), Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London-Est)—(12).

Autre député présent: M. S. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre).

Témoins: De l'Association générale des présidents des Chemins de fer Nationaux du Canada: MM. I. V. Clements, président; F. M. Sheahan et A. N. Hopper, membres de la Commission des pensions.

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite du Canadien National et le président donne la parole à M. I. V. Clements qui présente son mémoire.

M. Clements présente les représentants de l'Association et lit son mémoire en entier avant de répondre aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé, le président les remercie et leur permet de se retirer.

A 12h 30, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (69)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Crossman, Forget, Guay (Lévis), Horner, Lessard (LaSalle), Portelance, Skoberg, Smith (Saint-

(Saint-Jean), Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East)—(11)

Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association: Mr. Peter B. Carew, Acting Executive Secretary; Mr. J. F. Walter, Brotherhood of Locomotive Engineers; Mr. D. N. Secord, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers; Mr. G. W. McDevitt, Vice-President, United Transportation Union; *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* Mr. W. J. Smith, National President; Mr. M. K. Carson, Executive Vice-President; Mr. D. N. Secord, National Secretary-Treasurer.

The Committee resumed its consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. Peter Carew to present his brief.

Mr. Carew introduced other officials representing the Association and then proceeded to read his brief at length. He and other officials were questioned thereon.

The questioning of the witnesses being completed, the Chairman thanked Messrs. Carew, Walter, Secord and McDevitt for the evidence given and they were allowed to leave.

The Chairman then called upon Mr. W. J. Smith who introduced other officials of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers.

The witness read his brief at length. Mr. Smith and other Officials of the Brotherhood were questioned thereon.

The questioning of witnesses being completed, the Chairman thanked them for the evidence given and they were allowed to withdraw.

At 5:30 p.m. the Committee adjourned until 3:30 p.m. on Wednesday, June 10, 1970.

(London-Est)—(11).

Jean), Thomas (Moncton), Trudel, Turner

Témoins: De la Canadian Railway Labour Association: MM. Peter B. Carew, secrétaire exécutif intérimaire; J. F. Walter, *Brotherhood of Locomotive Engineers*; D. N. Secord, de la Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers; G. W. McDevitt, vice-président, *United Transportation Union*; de la *Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers* MM. W. J. Smith, président national; M. K. Carson, vice-président exécutif; D. N. Secord, secrétaire-trésorier national

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite du Canadien National et le président donne la parole à M. Peter Carew qui présente son mémoire.

M. Carew présente les autres représentants de l'Association et lit ensuite son mémoire en entier, avant de répondre avec les autres représentants aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé, le président remercie MM. Carew, Walter, Secord et McDevitt et leur permet de se retirer.

Le président donne ensuite la parole à M. W. J. Smith qui présente les autres fonctionnaires de la Fédération canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers.

Le témoin lit son mémoire en entier. Les députés interrogent ensuite M. Smith et les autres représentants de la Fraternité

L'interrogatoire des témoins terminé, le président les remercie et leur permet de se retirer.

A 5h 30, la séance du Comité est levée jusqu'au mercredi 10 juin 1970 à 3h 30, de l'après-midi.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 9, 1970

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 9 juin 1970

1011

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this morning a brief from the Canadian National Railways General Chairmen's Association. I have here on my immediate right Mr. I. V. Clements. I will ask Mr. Clements to introduce his friend next to him.

Mr. I. V. Clements (Chairman, General Chairmen's Association, Canadian National Railways): On my immediate right is Mr. F. M. Sheahan, Member of the Canadian National Railways Pension Board representing the Canadian National Railways General Chairmen's Association. On his right is Mr. A. N. Hopper, also representing the Canadian National Railways General Chairmen's Association on the CN Pension Board.

The Chairman: Now I will ask Mr. Clements to read his brief. Are you going to read it or just sum it up, Mr. Clements?

Mr. Clements: We are going to read it.

The Chairman: Okay.

Mr. Clements: This is a submission by the General Chairmen's Association through its representatives on the Canadian National Pension Board.

We would like to express our appreciation to the Committee for this opportunity to present our views concerning the Canadian National Pension Trust Fund and the related matters.

This submission represents the views of the General Chairmen's Association of the Canadian National, represented by three members on the seven-man Canadian National Pension Board. We are elected to the Pension Board from the General Chairmen's Association of the Canadian National Railways, which is an Association of the General Chairmen of all the Railway Unions whose members are employed by the Canadian National.

We present this submission to you against the background of massive discontent over pensions by the Railway membership today,

Le président: Messieurs, nous allons étudier ce matin un mémoire de l'Association générale des présidents du Canadien National. A ma droite est assis M. I. V. Clements, à qui je vais demander de présenter son collègue.

M. I. V. Clements (président, Association générale des présidents, Chemins de fer Nationaux): A ma droite se trouve M. F. M. Sheahan, membre de la Commission des pensions du Canadien National où il représente l'Association générale des présidents. A sa droite, M. A. N. Hopper, qui représente également cette Association à la Commission des pensions du Canadien National.

Le président: A présent, je demanderai à M. Clements de donner lecture de son mémoire. Allez-vous en donner lecture ou comptez-vous faire une synthèse, monsieur Clements?

M. Clements: Nous allons le lire.

Le président: Parfait.

M. Clements: Il s'agit d'un mémoire de l'Association générale des présidents par l'entremise de ses représentants à la Commission des pensions du Canadien National.

Nous désirons exprimer au Comité notre appréciation quant à l'opportunité de lui faire connaître notre opinion sur le Fonds de pensions en régie du CN et les matières connexes.

Ce mémoire renferme les opinions de l'Association générale des présidents du Canadien National qui est représentée par trois membres des sept qui siègent à la Commission des pensions du Canadien National. Nous sommes élus à la Commission par ladite association du CN, laquelle est une association formée de tous les présidents généraux de tous les syndicats du chemin de fer dont les membres sont à l'emploi du Canadien National.

Nous vous présentons ce mémoire à la suite d'un grand mécontentement qui sévit en ce moment du côté des adhérents sur la question

[Text]

and against the background of some alarming and disconcerting developments recently inaugurated in the Canadian National Pension Fund. It is these developments which will form the nucleus of our submission.

The "massive discontent" we refer to, admittedly on occasions, is based on certain misunderstandings. This is only to be expected in view of the complexity of the pension plans, and, it must be said, because of the poor communications, for which we must share some of the responsibility, in transmitting pension developments. However, having said this, the discontent is largely over decisions taken now and in the past which will affect to a major degree the employee's well-earned years of retirement.

● 1015

The issue over pensions at this time is probably one of the most crucial facing the Railway employee today. It is an issue which requires speedy attention to correct what can only be described as immoral and devious actions taken recently by the Company.

We hope that this Committee will take the necessary action to correct the present situation as it relates to the Canadian National Pension Plan in order to prevent a serious deterioration in labour-management relations, prior to the initiation of collective bargaining in November of this year.

The submission is divided into eight sections. Recent developments must be seen against the history of pension plans in the Canadian National, and in view of this we will introduce our submission with a brief history of pension developments.

With your permission, Mr. Chairman, I think the history of the Canadian National Pension Plan is quite well known to most of the people in this room, and we would suggest to you that probably we should now turn to page seven and continue with the second portion of our brief. Is that agreeable to you?

The Chairman: Agreed.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Clements: We will now deal with that section of Financial Breakdown of the Fund.

Having outlined briefly the major developments of the provisions for pensions by the CNR, we feel that we might now provide some explanation for the growth of the unfunded liability. It was important to discuss the historical developments as these have an

[Interpretation]

des pensions, et aussi à cause d'une situation déconcertante et à la fois alarmante qui résulte de certaines modifications apportées récemment au fonds de pensions du CN. Ce sont des modifications qui sont à la base de ce mémoire.

Admettons cependant que dans certains cas ce grand mécontentement provient d'un manque de compréhension, ce à quoi il faut s'attendre vu la complexité du régime des pensions, et disons d'un rapport insuffisant dont nous sommes responsables quant à la diffusion de tout dénouement sur la pension. Toutefois, le mécontentement se situe en bonne partie sur les décisions prises aujourd'hui et par le passé, vu qu'elles affecteront substantiellement les années de retraite bien gagnées par les employés.

En ce moment le point en litige sur les pensions est probablement le plus épineux qu'ont à envisager les employés de chemin de fer de nos jours. La situation exige que l'on remédie rapidement à ce qui ne peut être qu'un moyen peu scrupuleux auquel la compagnie a eu recours récemment et nous espérons que le Comité verra à ce que cette affaire soit corrigée en tant qu'elle a trait au Régime de pensions du CN afin que ne se produise une détérioration d'envergure dans les rapports entre patronat et syndicat antérieurement à la tenue des négociations collectives en novembre de cette année.

Le mémoire comprend huit parties. Il incombe donc d'étudier le dénouement au regard de l'historique des régimes de pension du CN, après quoi nous vous présenterons nos propositions en même temps qu'un bref historique des pensions.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je crois que l'historique du Régime des pensions du CN est connu de la plupart d'entre vous et je pense que nous pourrions passer à la page 7 de notre mémoire, afin d'aborder la seconde partie. Êtes-vous d'accord?

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Clements: A présent, nous allons aborder la partie qui traite du fonds et de sa ventilation.

Pour faire suite à l'exposé des points saillants qui ont évolué quant à l'aménagement des pensions par le CN, il nous incombe de vous fournir à présent certaines explications afférentes à la croissance des obligations non consolidées. Il était d'importance de vous faire

[Texte]

important bearing upon the growth and size of the unfunded liability.

The unfunded liability represents a sizable portion of the total pension trust fund. Prior to the recommendations laid down in the latest actuarial report—about which we will have a good deal to say later—the unfunded liability represented some \$671,420,000 of the total \$1,414,744,356 in the trust fund. In other words, the unfunded liability represents just under half of the total pension liabilities in existence at December 31, 1968.

The unfunded liability, in essence, represents that part of the Company's liability for the provision of future pensions to the employees. It is, if you like, a promissory note to pay off the Company's pension liabilities.

It is extremely important to establish how this unfunded liability grew to such a size. There are a number of reasons. Firstly, the Company chose not to fund its contributions on a current basis prior to 1960. Thus, the unfunded liability of the Canadian National's debt continued to grow. Secondly, the Company accepted as part of its liability for pensions, all contributions for pre-1935 service. Thirdly, the Company accepted all increased liabilities resulting from wage increases gained through collective bargaining. Fourthly, improvements have been made to the 1959 plan, as already outlined earlier, which created additional liabilities which the Company accepted.

For these reasons the unfunded liability grew to a maximum of \$675 million on October 1, 1967. Upon the passing of the Pension Benefits Standards Act, the Company was obliged to begin to amortize this unfunded liability over a 60-year period. The unfunded liability was to be amortized by pension payments of equal annual amounts of \$29.5 million into the Pension Trust Fund. By December 31, 1968, the unfunded liability had been reduced to \$671,420,000.

At December 31, 1959, when the unfunded liability, as such, was first estimated, the unfunded liability stood at \$325 million. Thus since 1960, the unfunded liability more than

[Interprétation]

l'historique de cette évolution qui a influé sur la croissance et le volume de ces obligations non consolidées.

Les obligations non consolidées représentent une forte proportion de la totalité du Fonds de pensions en régie. Antérieurement aux recommandations renfermées dans le récent rapport soumis par l'actuaire, et à propos de quoi nous aurons beaucoup à dire dans quelques moments, les obligations non consolidées se chiffraient à quelque: \$671,420,000, au regard de la totalité du Fonds en régie, soit \$1,414,744,356. Autrement dit, les obligations non consolidées se chiffrent à un peu moins de la moitié de la totalité des obligations de pensions en vigueur au 31 décembre 1968.

En réalité ces obligations non consolidées constituent cette partie de ses contributions nécessaires à l'aménagement de pensions futures aux employés, et ce qu'on pourrait appeler en quelque sorte un billet à ordre visant le règlement de sa dette envers les pensions.

Il est très important, d'établir les raisons qui ont contribué à des obligations non consolidées d'une telle somme, et les voici: En premier lieu, antérieurement à 1960, la compagnie avait opté de ne pas consolider ses contributions d'une façon régulière. Ainsi, les obligations non consolidées, c'est-à-dire la dette du CN a continué de s'accroître. En second lieu, la compagnie avait assumé toutes les contributions quant au service rendu par ses employés, antérieurement à 1935, en tant que partie de ses engagements sur les pensions. En troisième lieu, la compagnie s'était tenue responsable de tous ses engagements majorés par suite des nouveaux salaires accordés à la table des négociations collectives... et finalement, elle s'engageait à assumer d'autres engagements qui avaient découlé des modifications apportées au Régime 1959, tel qu'il vous a été mentionné déjà.

Ce sont les éléments à la base de la croissance des obligations non consolidées dont la totalité se chiffrait à \$675,000,000 au premier jour d'octobre 1967. A l'adoption de la Loi sur les normes des avantages des pensions, la compagnie fut dès lors obligée de commencer à amortir ces obligations non consolidées, et ceci sur une période de soixante ans. La procédure d'amortissement devait comprendre une remise de sommes annuelles constantes de \$29,500,000 au Fonds de pensions en régie, et ce qui contribuait à réduire le montant des obligations non consolidées à \$671,420,000 à la date du premier jour de décembre 1968.

Au 31 décembre 1959, c'est-à-dire à l'époque du tout début de l'état des obligations non consolidées, la somme se chiffrait alors à \$325 millions et ainsi, depuis 1960, les obligations

[Text]

doubled between 1960 and 1967, for the various reasons mentioned earlier.

It must be remembered that had the Company chosen to fund its contributions on a current basis prior to 1960, there would, in fact, be no such unfunded liability existing to date. In other words, the total pension liability at December 31, 1968 would have been represented by \$1,414,744,356 in the form of cash, investments and amounts receivable in the Pension Trust Fund.

● 1020

Presumably, the Company found it to its advantage not to fund its necessary contributions to ensure the full payment of future pension benefits. The advantages to be gained by the Company are not too hard to fathom. By not funding its contributions, the Company could use such moneys for its own investment purposes upon which it would almost certainly earn a much higher income than the amounts it would have to set aside to compensate for accumulated interest payments owned by the Company as a result of non-funding. Interest assumptions in the past have always been of a very conservative nature. In other words, for a guarantee to pay pensions in the future, the Company was using moneys to be designated for pension purposes as its working capital.

No objection was raised by the employees about this practice, for they were prepared to accept the Company's guarantee to meet its liabilities as estimated from time to time. It could be said that these moneys, which were to be used to provide future pensions for the employees were "on loan" to the Company and the "loan" was made on extremely liberal terms.

Since 1960 the Company has been funding its contributions on a current basis. Thus the increase in the unfunded liability since that date stems from the wage awards made since that date and the amendments made to the 1959 Plan. The Company accepted these increased liabilities as a necessary part of labour costs. The increased liabilities for future pensions represented, in fact, nothing more than "deferred wages" to the employees.

Your Chairman has advised that the translator is having a difficult time, I am going too quickly, so I will slow down a little bit. I did not think you could go too quickly in Parliament, but I guess you can. You cannot go too fast to suit us.

[Interprétation]

non consolidées ont plus que doublé entre les années 1960 et 1967 à cause des raisons mentionnées déjà.

Il faut reconnaître que la compagnie avait opté de consolider ses contributions, de façon continue, antérieurement à 1960, assurément il n'existait pas de nos jours ces obligations non consolidées. Autrement dit, au 31 décembre 1968, la totalité des obligations de pensions aurait été de \$1,414,744,356 sous forme de caisse, de placements et de montants recevables dans le Fonds de pensions en régie.

On présuppose que la compagnie sentait qu'il lui était plus avantageux de ne pas consolider ses contributions aux fins d'assurer le paiement du plein montant destiné aux avantages que comporteraient les pensions futures. Il est chose facile à comprendre pourquoi la compagnie y voyait des avantages de son côté parce qu'en ne consolidant pas ses contributions, cet argent devenait disponible aux fins de placements, ce qui rapporterait certainement un revenu beaucoup plus élevé que les sommes d'argent versées aux contributions même si elle aurait plus tard à envisager les intérêts cumulatifs découlant de ne pas s'être souciée de la consolidation, car par le passé on ne semblait pas trop se soucier des intérêts, et autrement dit, la compagnie en venait à garantir le paiement des pensions à l'avenir utilisait l'argent destiné aux fins de pensions plutôt aux fins de capitalisation.

Les employés ne s'étaient pas opposés à cette pratique parce qu'ils acceptaient la garantie que la compagnie ferait honneur à ses engagements selon qu'ils étaient établis de temps à autre. On pourrait ainsi dire que cet argent destiné aux pensions futures des employés, était plutôt prêté à la compagnie, et que cet emprunt comportait des termes extrêmement faciles.

À compter de 1960, la compagnie s'est occupée de consolider ses contributions de façon continue. Ainsi, l'accroissement des obligations non consolidées depuis cette époque relève des nouveaux salaires accordés depuis cette date, et des modifications apportées au Régime 1959. La compagnie acceptait ces obligations majorées en tant que partie nécessaire des frais de la main-d'œuvre, mais la majoration de ces obligations aux fins de pensions ne représentait en effet que des salaires différés envers les employés.

Votre président vient de m'avertir que l'interprète éprouve bien des difficultés, je vais trop vite, je parlerai donc plus lentement. Je ne pensais pas que l'on pût aller trop vite au Parlement, mais je m'aperçois du contraire. Vous n'allez pas assez vite pour nous.

[Texte]

In line with the analogy of the unfunded liability being a "loan" to the Company, part of the annual contribution made by the Company to the Trust Fund represents the interest owned on the unfunded liability. Based on an interest rate assumption of 4 per cent prior to 1969 and 7.5 per cent thereafter, the Company has contributed from 1960 to the year 1969 inclusive, a total of approximately \$190 million in the form of interest on its unfunded liability. In view of the average interest rates evidenced during the period, the aggregate of these interest payments is very moderate, indeed.

The very fact that the Company paid interest on its unfunded liability shows that it truly is a debt owed by the Company to the Fund and is not to be considered as merely a "note" which no longer applied.

These interest payments cannot be attributed as a cost in the provision of pensions to the Company, for if, indeed, the Company had funded its contributions, such interest income would have accrued to the Pension Fund and would have been available to provide future pensions. Furthermore, the interest earned in the Fund would have been much higher than the nominal rate paid by the Company. Thus, for the purposes of comparison, for example, the contributions made by the employees and those made by the Company, that part of the Company's contributions representing interest payments on the unfunded liability must be excluded.

We will not deal with the invested portion of the fund.

Turning now to the funded portion of the Trust Fund, it should be remembered that since 1935 the contributions of the employees have been paid into the Pension Trust Fund on a current basis. Thus, these contributions have been automatically available every year since then for investment purposes. A percentage of these contributions represent contributions on behalf of the 1935 Plan members, contributions up to as much as 10 per cent of compensation. The remainder of the employees' contributions are represented by those made since the initiation of the 1952 Plan and the 1959 Plan.

• 1025

Up to and before 1960 the Company's contributions to the Fund represented the capital value of a pension payable less the employees' own contributions, plus interest. Since 1960, as already said, the Company has

[Interprétation]

D'après l'analogie entre les obligations non consolidées et l'emprunt à la compagnie, la partie des contributions annuelles versée par la compagnie au Fonds de pensions en régie, représente l'intérêt dû sur les obligations non consolidées, ce qui au taux de 4 p. 100 disons, antérieurement à 1969 et de 7½ par la suite, équivaut à une somme d'à peu près \$190 millions contribué par la compagnie depuis 1960 à 1969 inclusivement, soit sous forme d'intérêt sur les obligations non consolidées. Compte tenu de la moyenne des taux d'intérêt utilisée durant la période, il convient de dire que la totalité des paiements sur les intérêts est très raisonnable.

Du fait même que la compagnie s'est acquittée de l'intérêt sur les obligations non consolidées, cela démontre qu'il s'agit vraiment d'une dette que la compagnie a à rencontrer envers le Fonds, et qu'il ne faut plus désormais considérer en tant qu'un billet à ordre, ce qui est maintenant hors de la question.

Les paiements sur les intérêts en tant que du coût d'aménagement de pensions, ne peuvent être attribués à la compagnie, car si vraiment la compagnie avait consolidé ses contributions, un tel revenu sur l'intérêt se serait accru dans le Fonds de pensions aux fins de pourvoir aux pensions futures. Par ailleurs, l'intérêt accru dans le Fonds aurait été de beaucoup supérieur au taux nominal utilisé par la compagnie. Ainsi, en établissant le rapport, il faut exclure cette partie des contributions versées par la compagnie en tant que paiements sur l'intérêt des obligations non consolidées, si l'on fait distinction entre les contributions de la compagnie et celles des employés.

Passons maintenant à la partie investie du Fonds. Il faut reconnaître qu'à compter de 1935, les employés ont versé leurs cotisations au Fonds de pensions en régie, d'une façon continue, et qu'ainsi à chaque année depuis ce'te époque, leurs contributions ont été disponibles aux fins d'investissements. Au nombre de ces cotisations sont celles en provenance des adhérents au Régime 1935, dont un certain pourcentage représentait des cotisations jusqu'à concurrence de 10%. Le reliquat des contributions versées par les employés comprend celles à compter de l'innovation du Régime 1952 et de celui de 1959.

Antérieurement à 1960, les contributions versées par la compagnie comprenait la valeur nominale de la pension payable moins les contributions de l'employé avec intérêt. Tel que mentionné, depuis 1960 la compagnie a

[Text]

contributed on a current basis. Just taking the years 1960 to 1969 inclusive, the employees' contributions amounted to approximately \$207 million, while the Company's contributions amounted to \$120 million (not included are the interest payments for the unfunded liability for the reasons mentioned previously). The total invested assets of the Fund amounted to \$743,320,000 at December 31, 1968, or slightly more than half that required to cover all pension liabilities at that date.

To summarize briefly, at December 31, 1968 an estimated \$1,414 million was needed to cover future pension payments to employees, \$743 million of that represented invested assets, \$671 million was represented by a debt owed by the Canadian National. The \$1,414 million, we assert, represented an amount which would be distributed among future pensioners of the CNR, an amount to which they had contributed, and the remaining portion represented nothing more than deferred wages to be paid by the Company.

Now we will deal with that section the demand for improvements.

It became increasingly apparent to us before the nineteen-sixties that there was room for improvement in the benefits provided under the 1959 Plan. We were of the opinion that such improvements could be made without any increase in the contributions of the employees and the Company. In other words, we felt that the Fund could sustain a higher level of benefits. We will elaborate on our views in this regard later in the brief.

We remained firm in our resolve that the Pension Fund could, indeed, provide for an improved level of benefits under the 1959 Plan and continued to explore all possibilities with the Company. Finally, in July of 1969 we formally drafted a number of demands which were made to the Company. The Company continued to argue that the Pension Fund could not support such benefits and that it was certainly not prepared to increase the level of its contributions.

Despite all attempts to encourage the Company to negotiate, their attitude was completely negative and despite their pretension to negotiate, it soon became apparent that we were involved in a futile exercise.

The publication of the Actuarial Report in October, 1969 only gave added weight to our demands for an improvement in benefits. As our demands for improvements hinge largely

[Interpretation]

versé ses contributions de façon continue. Pour n'étudier que les années 1960 à 1969 inclusivement, les contributions des employés se chiffraient approximativement à \$207 millions, tandis que celles de la compagnie étaient de \$120 millions (ce qui ne comprenait pas les paiements sur l'intérêt touchant les obligations non consolidées, à cause des raisons précitées). Le total de l'actif investi du Fonds se chiffrait à \$743,320,000 au 31 décembre 1968, c'est-à-dire légèrement supérieur à la moitié du montant requis pour rencontrer tous les engagements de pensions à cette date.

Bref, en résumant, notons qu'au 31 décembre 1968, il fallait un montant estimatif de \$1,414 millions afin de rencontrer le paiement de pensions aux employés, et que de ce montant \$743 millions comprenaient l'actif investi et \$671 millions représentaient la dette du CN. Nous affirmons que les \$1,414 millions constituaient le montant requis aux fins des pensions futures, montant auquel ont contribué les employés, et que le reliquat n'est rien de plus que des salaires différés à être payés par la compagnie.

Nous allons, à présent, vous présenter nos propositions d'améliorations.

Pendant les années 1960, il nous parut de plus en plus évident que certaines modifications s'imposaient au regard des avantages renfermés au Régime 1959. Nous étions d'avis que de telles modifications pouvaient être effectuées sans avoir à majorer les contributions des employés ni celles de la compagnie. Autrement dit, nous sentions que le Fonds pouvait supporter le coût d'avantages supplémentaires, de quoi nous traiterons davantage, ailleurs dans ce mémoire.

Nous avions résolu fermement que le Fonds de pensions pouvait vraiment pourvoir à de meilleurs avantages en vertu du Régime 1959 et nous avions continué d'étudier tous les aspects avec la compagnie. Finalement, en juillet de 1969, nous formulons certaines demandes que nous présentons à la compagnie, mais elle persistait à soutenir que le Fonds de pensions ne pouvait pas supporter le coût de tels avantages, et qu'elle n'était pas disposée à majorer le niveau de ses contributions.

En dépit de tout effort à orienter la compagnie vers les négociations, son attitude devint tout à fait négative tout en feignant de vouloir s'intéresser aux négociations, de sorte qu'il nous parut inutile de donner suite à cette affaire.

Nos demandes pour de meilleurs avantages ont été appuyées du fait même de la publication d'un rapport rédigé par l'actuaire en octobre 1969, puisqu'elles sont en bonne

[Texte]

upon the analysis presented in the Report, we will deal with the Report and its findings at some length.

Our demands for improved benefits consisted of nine concrete proposals. In this section we will outline these demands and justify the reasons for the introduction of the various proposals.

Our first demand was that membership in the 1959 Plan be reopened in order to admit employees of the Company who were not yet members of the Plan. This has been a demand which has continually recurred since the inception of the 1959 Plan. A decision not to reopen the Plan means that employees concerned with making provision for retirement are prevented from doing so because of a decision which was taken more than a decade ago.

The Company may argue that every opportunity was given to those now excluded from membership of the 1959 Plan when the Plan was first instituted. Certainly the Company made efforts to encourage employees to apply for membership of the Plan as did the many union representatives. Perhaps the drive to encourage membership was not as productive as might have been hoped. Nevertheless, the employees' decisions not to join the Plan must be seen against the background of conditions then in existence. As is normal, the employee is sceptical of a new proposal; his natural instinct is to take a "wait-and-see" attitude; he requires time, some more than others, to evaluate from a personal viewpoint the benefit to be obtained. The Company's attitude that the decision to join the Plan was a "once-and-for-all" decision smacks of authoritarianism and reflects an uncompromising and inflexible approach to labour-management relations.

• 1030

Furthermore, it must be said that through its unwillingness to reopen membership in the Plan, the Company must accept responsibility for employees now leaving the service on the most meagre of minimum pensions. Thus, we believe the reopening of the 1959 Plan is a fundamental demand to which the Company has a duty, and is a demand to which it should be happy to accede, to give credence to its concern for retiring and retired employees of the Company.

We further proposed an amendment of the rules to provide for voluntary early retirement applied to the pension then paid. The present amendment at age 60 without any reduction being

[Interprétation]

partie du même domaine que traite ce rapport dont nous ferons l'étude de ses conclusions plus à fond.

Nos demandes au sujet de meilleurs avantages consistaient en neuf points concrets. Nous nous proposons de vous souligner dans cette partie ces demandes et de justifier la présentation des différents points en cause.

La première requête était à l'effet d'admettre dans les cadres du Régime 1959 ces employés de la compagnie qui n'étaient pas encore adhérents. Cette requête a été maintes fois renouvelée depuis l'innovation du Régime 1959. La décision de ne pas vouloir le rendre accessible à ces employés, remonte à une dizaine d'années, et il en résulte que durant ce temps, ils n'ont pu pourvoir à leur retraite.

De son côté, la compagnie peut contester que ces employés ont bien eu l'opportunité d'adhérer au Régime 1959 lorsque ce régime fut constitué. Bien sûr que la compagnie s'est efforcée d'orienter les employés vers la participation audit régime autant qu'ont fait les représentants des syndicats, mais il se peut que la compagnie de participation n'ait pas été aussi fructueuse comme on s'y attendait. Néanmoins, il importe de revoir les conditions du temps qui ont influencé les employés à ne pas s'inscrire audit régime. Il est tout à fait normal pour tout employé de se sentir plutôt douteux au sujet d'un nouveau régime, ce qui l'induit à différer sa décision, naturellement, et ce qui exige plus de temps chez certains que chez d'autres à évaluer personnellement les avantages à y souscrire. Ce qu'on reproche à la compagnie est bien son attitude intransigeante et autoritaire à ne vouloir fléchir en rien sauf que d'insister à ce que les employés s'inscrivent au régime une fois pour toutes, une situation qui ne peut que nuire aux relations patronat-syndicats.

Par ailleurs, la compagnie en n'étant pas favorable à rendre ledit régime accessible à ces employés, doit nécessairement assumer ses responsabilités vis-à-vis ces mêmes employés qui quittent leur emploi, au minimum d'une bien faible pension. Ainsi, nous soutenons qu'il est fondamental que la compagnie soit tenue de rendre le Régime 1959 de nouveau accessible, en foi de quoi elle démontrerait se soucier de ses employés à la retraite et de ceux qui le seront.

Nous vous proposons de plus, que les règlements soient modifiés de façon à aménager la retraite accélérée à l'âge de soixante, sans qu'il y ait réduction de la pension acquittée.

[Text]

early retirement rule provides for early retirement at age 55 or over if the employee's age plus allowable service total at least 85. Under the present rules, an early retirement pension is reduced by the ratio of years of service at retirement to the years of service had the employee retired at normal retirement age. For example, an employee may retire at 60 with 35 years of service and his normal retirement pension will be reduced by 12.5 per cent.

This demand we consider to be very reasonable and one in keeping with the growing trend to early retirements. Although we believe it eminently reasonable to provide for voluntary early retirements at 60, we informed the Company that we were prepared to see the concept introduced on a gradual basis, for example, voluntary early retirement at age 64 in 1970, at 63 in 1971, et cetera. Once again our numerous attempts to secure any form of negotiations, let alone meaningful negotiations, fell on stony ground.

It is noteworthy that in recent years the Company has introduced two voluntary early retirement schemes to induce early retirements. These schemes have provided for early retirement pensions and ex gratia payments by the Company. You will notice there is a word in there "discriminatory". This was inserted by mistake and I suggest to you, gentlemen, that it be deleted. Apparently the Company also sees the benefit of introducing early retirements, yet for some reason it is not prepared to make provision in the pension plan rules to encourage early retirements for those who wish to take them.

Our third proposal was for the introduction of a 2 per cent guaranteed pension in place of the present guarantee of 1.5 per cent pension. The introduction of the 2 per cent guaranteed pension is one which is absolutely essential and warranted. Again a 2 per cent level of pensions has long been a characteristic of the federal civil servants pension plan. Furthermore, as the Company pointed out in its cost analysis of our proposals, a survey of 51 final average earnings plans showed some 33 per cent of plans with a 2 per cent benefit level and 41 per cent with a benefit level greater than 1.5 per cent.

The Company when it introduced a uniform rate of 1.5 per cent per year of service in 1965, made great issue of the fact and alluded to the heavy burden this would place upon the Company. The increase from 1.25 per cent to 1.5 per cent for the first 30 years

[Interpretation]

Le règlement actuel sur la pension accélérée comporte l'âge à cinquante-cinq ou plus, pourvu que l'âge et le nombre d'années de service rendu du candidat se chiffrent à quatre-vingt-cinq. Les règlements actuels comportent qu'une pension accélérée soit réduite d'après la proportion des années de service rendu au moment de la retraite accélérée, à celles du service rendu si le candidat s'était retiré à l'âge conventionnel; exemple, un employé pourrait se retirer à l'âge de soixante, en ayant trente-cinq ans de service rendu, et recevrait ce qui aurait été la pension normale mais réduite de 12½ p. 100.

Une telle demande nous paraît bien raisonnable puisqu'elle s'adapte à la tendance croissante des retraites accélérées, et bien que nous appuyions le principe de pourvoir à la retraite accélérée, soit à l'âge de soixante, nous avons informé la compagnie que nous étions prêts à ce que l'idée se concrétise graduellement; i.e., la mise en œuvre de la retraite accélérée à 64 en 1970, à 63 en 1971 etc. A ce propos également, nous fûmes déçus quand toutes espèces de négociations devinrent infructueuses.

Notons cependant qu'en récentes années la compagnie ait innové deux projets de retraites accélérées, lesquels comportent la retraite accélérée comme elle, et les paiements «ex gratia» discriminatoires effectués par la compagnie. Apparemment, la compagnie y voit certains avantages à l'appui des retraites accélérées, bien que pour quelques raisons, elle ne soit pas disposée à amender les règlements afférents au régime de pensions, de façon à vouloir encourager les employés qui seraient intéressés à la chose.

Notre troisième point visait la majoration d'une pension garantie de 1½ p. 100, à une de 2 p. 100, ce qui à notre avis, est absolument nécessaire. Notons que le Régime de pensions des fonctionnaires fédéraux, comporte une pension à un niveau de 2 p. 100. De plus, comme le soulignait la compagnie lors de l'étude du coût des points soumis, un relevé a révélé que sur 51 cas finals de salaires moyens, il y avait 33 p. 100 des régimes à base de 2 p. 100 comportant les avantages, et 41 p. 100 des régimes à base d'un pourcentage supérieur à 1½ p. 100 comportant les mêmes avantages.

Lors de l'établissement d'un taux général de 1½ p. 100 pour chaque année de service rendu, en 1965, la compagnie attachait de l'importance à cette innovation et fit allusion au fardeau onéreux qu'elle aurait à supporter. Elle proclamait à la fois que la majoration du

[Texte]

of service, they claimed, represented a considerable improvement in benefits. This may well have appeared to be the case at the time and we were prepared to accept the validity of their argument. However, since that time, tremendous inflationary pressures have been exerted in the economy. This has meant a large increase in the income derived from invested assets in the Fund, thus enlarging the growth of the Fund, yet on the other hand, inflation has reduced considerably the value of a 1.5 per cent benefit rate. In view of the rate of inflation over the years, the increase in the benefit rate from 1.25 per cent to 1.5 per cent may be considered as a matter of fact. Thus the need for a 2 per cent guaranteed benefit, which we suggest, represents a minimum requirement.

We have already mentioned the benefits provided in the pension plan of the federal civil servants. When analysing the CNR 1959 Plan, the best and most appropriate comparison of retirement benefits provided for the employees of a Crown corporation are the benefits of the civil service. The CNR employees are equally entitled to receive the 2 per cent benefit rate to which the civil servants are entitled. Such a provision would rightfully entitle employees retiring from the Canadian National, to pensions similar to other retired public servants. A pension policy statement by the CN states:

It is system policy to provide employees through the medium of the C.N.R. 1949 Pension Plan with contributing retirement pensions and associated benefits which are related to the length of service and earnings of the employees and are reasonably in line with those made available under the pension plans of other comparable employees...

● 1035

One could hardly find a more comparable employer than the federal government, which as we have seen, provides larger benefits than a Crown corporation in the form of the Canadian National Railways.

Justification for maintaining the present level of benefits by comparison of the Canadian Pacific Railway pension plan is in no way warranted and the CPR plan should not be used as an instrument to inhibit improvement in the 1959 Plan.

Probably there are few companies besides the CNR where the average length of service

[Interprétation]

taux de 1½ p. 100 à 1½ p. 100 pour les trente premières années, signifiait une amélioration substantielle des avantages, ce qui aurait pu sembler être de même à cette époque et ce dont nous étions prêts à appuyer. Toutefois, depuis ce temps l'économie a subi les effets de l'inflation, ce qui a occasionné un accroissement considérable du revenu provenant de l'investissement de l'actif du Fonds dont l'essor est connu. Par contre, il est reconnu que l'inflation a influé sur le taux de 1½ p. 100 en tant que la valeur actuelle des avantages. Compte tenu du courant de l'inflation à travers les années, la majoration du taux concernant les avantages, de 1½ p. 100 à 1½ p. 100, nous paraît plutôt chose normale, de sorte que le besoin d'un taux de 2 p. 100 concernant les avantages assurés, ne constitue que le strict minimum, à notre avis.

Les avantages renfermés au Régime de pensions des fonctionnaires fédéraux ont été soulignés déjà, et ils peuvent mieux fournir une comparaison plus appropriée du traitement des employés d'une société de la Couronne à la lumière de l'étude du Régime 1959 du CN, dont les employés du CN eux aussi ont droit à 2% sur les avantages. Un tel aménagement signifierait que les employés du CN qui songent à leur retraite, recevraient une pension similaire à celle des fonctionnaires à la retraite. Notons la déclaration du CN sur la ligne de conduite concernant les pensions:

«La ligne de conduite de la compagnie est d'aménager pour le compte des employés, au moyen du Régime de pensions CN-1959, des pensions et avantages sociaux à l'occasion de leur retraite; lesdites pensions résultant des cotisations, étant calculées d'après les années de service rendu et le salaire des employés, se comparent raisonnablement bien à celles des régimes de pensions offerts par d'autres employeurs...»

On ne peut donc citer un meilleur exemple d'employeur que le Gouvernement fédéral à toute fin de comparaison, et lequel a su aménager des avantages plus considérables comme nous l'avons vu, tenant compte en même temps que le CN est bien une société de la Couronne.

On peut difficilement justifier le maintien du présent niveau des avantages en le comparant à ceux du Régime de pensions du CP, et le Régime de pensions du CP ne doit pas être en ligne de compte pour limiter les avantages du Régime 1959.

Probablement, il se trouve peu de compagnies, à part le CN, dont les employés peuvent

[Text]

of the employees can be matched. It is not uncommon for employees to have as much as 40 years of service on the railway. Many of the employees have worked all their lives on the railway. It is absolutely inconceivable that we should reward these employees by a guarantee of 1.5 per cent of earnings and to subject them to a much-reduced standard of living at a time when they should be able to enjoy a comfortable retirement.

A further proposal submitted to the Company was for the deletion of the 15 years of service required for an employee to be eligible for a disability pension, death-in-service benefits and a voluntary deferred pension. Once again we suggested that failing the deletion of the 15-year requirement, we were prepared to negotiate a reduction in the required years. Again from a survey to which the CNR referred us, of 46 plans where eligibility for a disability pension is dependent upon years of service, 63 per cent of these have a requirement of only 10 years of service as opposed to Canadian National's 15 years.

On the death in service of an employee, survivor benefits are payable if the employee's age plus years of service add up to 60 or more. Again, the survey in its cost analysis of our proposals showed that from a survey of 50 plans providing for survivor benefits, 40 per cent of these had eligibility requirements more liberal than the CNR.

A voluntary deferred pension may be paid to an employee who terminates his service if he has 15 years of allowable service and his age and service add up to 60 or more. Once again from the same survey mentioned earlier, the majority of other plans have more liberal requirements than those contained in the Canadian National Plan.

Despite the poor light in which the Canadian National Plan is shown compared with other plans in these areas, the Company remains intransigent and unwilling to negotiate the changes as required.

We further proposed to the Company that the rules of the Plan be amended such that where a survivor of an employee was entitled to a benefit, such benefit would not be reduced in the event of the death of a pensioner, as it is now by 50 per cent. We proposed that the pension paid to a survivor be increased from the present 50 per cent of the

[Interpretation]

comparer la moyenne de leur années de service, puisqu'il est normal chez les employés de chemin de fer d'atteindre jusqu'à quarante ans de service rendu, étant donné que plusieurs ont consacré toute leur vie à l'emploi du chemin de fer. Aussi, il nous paraît plutôt inconcevable qu'on aurait à les «récompenser» en leur assurant un taux de 1½ p. 100 de leur salaire, et en les assujettissant du même coup à un standard de vie beaucoup plus inférieur surtout à l'époque de la vie où ils devraient jouir d'une retraite confortable.

Un autre point soumis à la compagnie, comportait la suppression de l'exigence de quinze années de service rendu avant qu'un employé puisse devenir éligible à une pension d'indemnisation, à des avantages par suite du décès tout en étant au compte de la compagnie, et à une pension différée au gré. A ce propos, nous avons suggéré qu'à défaut de supprimer l'exigence de quinze années de service rendu, nous étions prêts à la négociation en vue de réduire le nombre des années requises. A ce moment, la compagnie fit allusion à un relevé de 46 régimes se rapportant à l'éligibilité d'un candidat quant aux années de service requises aux fins d'une pension d'indemnisation, ce qui révéla que dans 63 p. 100 des cas, on n'exige que dix ans de service rendu à comparer à quinze ans au CN.

Au décès d'un employé encore en fonction, les avantages au survivant ne sont payables que si le total de l'âge du défunt et des ses années de service rendu, se chiffre à 60 ou plus. A ce propos, la compagnie en étudiant le coût de nos différents points, se reporta à un relevé de 50 régimes traitant des avantages au survivant, ce qui révéla que de 40 p. 100 des cas, les conditions d'éligibilité s'avéraient moins rigides que celles du CN.

Une pension différée au gré est payable à l'employé pourvu qu'en terminant son service, le total de ses années au compte de la compagnie, plus son âge, se chiffre à 60 ou plus. Le même relevé précité révèle encore une fois que les conditions d'éligibilité sont moins sévères que celle du CN.

En dépit du fait que le régime du CN ne soit pas bien en vue quant à ces aspects, au regard des autres régimes, la compagnie est demeurée intransigente et peu disposée à la négociation des modifications requises.

Nous proposons en plus à la compagnie que les règlements soient modifiés à ce que le Régime pourvoit à ne pas réduire les avantages au survivant à 50 p. 100 de ce qu'ils étaient pour l'employé avant son décès. Nous proposons que le niveau de 50 p. 100 des avantages payés au survivant soit restauré au plein montant qu'était ce niveau du vivant de

[Texte]

pension to which the employee would have been entitled. The present situation is an inhuman one, whereby at the very time that the survivor is likely to be faced by increased financial hardship, the benefits provided are reduced. Once again, the Company turned a deaf ear to our pleas.

Our next proposal was for the introduction of an escalator clause into the rules, whereby the pensions of those retiring from the service would be automatically adjusted to compensate for reduced spending power resulting from inflation. The cry for such clauses to be introduced into pension plans is a common one, yet this in no way takes away the essentiality of complying with the request.

The arguments for the introduction of such a clause to prevent the erosion of pensions is well known, we are sure, to every member of this Committee. Once again, we refer you to the introduction of an escalator clause to adjust pensions in accordance with the Canada Pension Plan index to a maximum of 2 per cent per annum, in the federal civil service plan, as justification for introduction into the Canadian National Plan.

• 1040

As with many of our other proposals, this proposal we framed in such a way as to provide the Company with some flexibility in the introduction of the escalator clause. Once again, it must be reported that the Company showed not the slightest inclination to deal seriously with this grave problem.

Our next proposal related to the need to change the present situation whereby the Company acts as the trustee of the Pension Fund. We initially proposed that the Pension Board now consisting of three union representatives and four Company representatives, should take on the role of trustee. However, in view of the Company's negative attitude over recent months, it has become apparent that the Pension Board will first have to be reconstituted before taking on the role of trustee.

It is apparent that the situation now existing whereby the Company acts as trustee is not in compliance with the Pension Benefits Standards Act according to a written reply the Company gave us to our request that the Pension Board become trustee. Despite knowledge of this, the Company has taken no steps to rectify the situation. Such a situation

[Interprétation]

l'employé. Cela est inhumainement injuste tout particulièrement à un moment où le survivant ait à envisager davantage des difficultés financières, quand du même coup les avantages sont moindres. A ceci, la compagnie ne fit que la sourde oreille.

Notre prochain point visait l'aménagement d'une clause de variation aux règlements, à l'effet que les pensions des employés à la retraite puissent être ajustées automatiquement en tant que dédommagement, par suite des effets de l'inflation sur le pouvoir d'achat. Le cri poussé un peu partout proclame l'aménagement de cette clause à divers régimes de pensions mais tout de même cela n'écarte pas le bien capital si la compagnie s'occupait de cette requête.

Tous les membres du Comité reconnaissent, bien sûr, le bien-être que pourrait apporter l'aménagement d'une telle clause aux fins de préserver les pensions contre tout érosion, et à ce sujet, nous vous reportons à la présentation d'une clause de variation, à ce que soient ajustées les pensions conformément à l'index régissant le Régime de pensions du Canada, soit au maximum de 2 p. 100 annuellement, au regard du Régime de pensions des Fonctionnaires fédéraux, ce qui justifie l'aménagement de ladite clause au Régime du CN.

Tout comme il était des autres points, la présentation d'une clause de variation fut faite de façon à laisser un peu de latitude à la compagnie mais celle-ci n'a démontré aucune tendance à vouloir traiter sérieusement de cette importante question.

Quant au point suivant, il s'agissait de souligner le besoin de modifier la structure actuelle visant la compagnie en tant que gardienne du Fonds de pensions. Nous avons proposé au tout début que le Conseil des pensions qui est composé en ce moment de trois représentants des syndicats et de quatre représentants de la compagnie, devrait exercer les fonctions de Gardien. Toutefois, vu l'attitude négative de la compagnie au cours des récents mois, il nous paraît évident que s'impose le besoin de refonder le Conseil des pensions avant de songer à transporter les responsabilités de gardien.

Il est évident que la situation telle qu'elle existe concernant la compagnie en fonction de Gardien, n'est pas conforme aux dispositions de la Loi sur les normes des avantages des pensions, d'après la réponse par écrit que nous a faite la compagnie quant à notre requête à ce que le Conseil des pensions devienne Gardien. Tout en ayant connaissance

[Text]

must be corrected immediately and the avenue by which this could be achieved is by having the Pension Board act as the trustee. It is surely an ironical and untenable situation where a Crown corporation established by an act of Parliament should conduct its business in direct contravention of other legislation passed by Parliament.

Two further demands were made for an amendment of the rules to permit employees to make supplementary contributions over and above their normal deductions and to permit pension payments to be made twice a month instead of the present monthly payment. I think by now it hardly need be said that the Company was not amenable to the proposals.

As documented in this section, the Company has taken a position of complete intransigence and has frustrated every effort made by the union representatives on the Pension Board to amend in any way the present 1959 rules.

The justification for many of the amendments we have tried to secure is quite apparent merely by straight comparison with other plans. However, not only are they justifiable in this sense, but are completely feasible given the present size of the Pension Trust Fund and do not call for any further contributions from the Company or the employees. An analysis of the latest actuarial report shows this to be the case.

Throughout the attempts to negotiate changes in the Plan, it became evident that the Company officers on the Pension Board were not prepared to accommodate any of our proposals. Furthermore, as the Board consists of four Company officers and three Union officers, any vote or motions put before the Board would be carried or defeated as the Company desired.

At the April Pension Board meeting, we placed before the Board three motions for their consideration, each motion dealing with the demands for improvements we had made. It is significant that the Chairman of the Pension Board asked that we rephrase our motions to the effect that a recommendation be made to the Board of Directors of the Company to accept the motions. The meeting was then adjourned during which time the Board of Directors presumably gave directions to veto the motions, which was duly

[Interpretation]

de la chose, la compagnie n'a tout de même pas fait les démarches voulues en vue de corriger la situation, laquelle doit être rectifiée dès maintenant, et dont la solution serait de transporter les responsabilités de Gardier au Conseil des pensions. La situation paraît ironique sinon intenable, à ce qu'une société de la Couronne soit constituée en vertu d'une loi du Parlement, et que la gestion de ses affaires soit directement au contraire des dispositions des autres mesures législatives du Parlement.

Deux autres demandes ont été faites en vue de modifier les règlements à ce que les employés puissent verser des cotisations supplémentaires en deçà des versements réguliers, et aussi, à l'effet que les paiements de pensions soit effectués bimensuellement plutôt que mensuellement, ce à quoi il n'est guère nécessaire d'ajouter que la compagnie n'a pas voulu entendre raison.

D'après la documentation renfermée dans cette partie du mémoire, l'attitude intransigente de la compagnie, a complètement frustré toute tentative de la part des représentants des syndicats au Conseil des pensions, à ce que soit amendé de toute façon le règlement afférent au Régime 1959.

Pour plusieurs des modifications que nous avons tenté de faire approuver, il nous paraît évident que l'unique justification reposait tout simplement dans la comparaison aux autres régimes. Toutefois, lesdites modifications sont justifiables en plus du fait qu'elles sont tout à fait plausibles au regard de l'actif du Fonds de pensions en régie, ce qui signifie qu'il n'en coûterait rien de plus, ni des contributions de la compagnie ni des cotisations des employés comme l'indique d'ailleurs le récent rapport de l'actuaire.

Tout au long des tentatives de réussir aux négociations des modifications du Régime, il devint évident que les dirigeants de la compagnie au Conseil des pensions n'étaient pas disposés à l'aménagement d'aucuns de nos points, d'autant plus que la structure du Conseil étant de 4 dirigeants de la compagnie et de 3 dirigeants des syndicats, tout vote ou toute motion devant le Conseil aurait été adopté ou rejeté au gré de la compagnie. À l'assemblée du Conseil des pensions, en avril, nous soumettions à l'étude du Conseil trois propositions, dont chacune avait trait aux demandes des améliorations que nous avions présentées. Il est remarquable que le président du Conseil des pensions nous ait demandé de soumettre à nouveau nos propositions à l'effet qu'elles fussent sous forme d'une recommandation adressée au Conseil d'administration de la Compagnie. L'assemblée fut ensuite ajournée, et on présuppose

[Texte]

one after the adjournment, the motions being defeated.

Such events point to the union representation being a purely token one and even then only within the confines of the present Pension Plan rules. It further points to the fact that the Pension Board has absolutely no power to amend the rules of the Plan without authority being granted by the Board of Directors of the Company.

These situations must be corrected by giving equal representation to the unions on the Pension Board and, furthermore, steps must be taken to give effect to meaningful negotiations of the Pension rules.

We will now deal with that section outlined in the "Analysis of the Actuarial Report and Growth of a Surplus."

1045

As a prologue to the discussion of the contents of the Actuarial Report, it is important to see the context in which the Report was drafted. In a letter from William Mercer Limited, the actuarial firm, on March 10, 1970 to Mr. Aubé, Manager, Pension and Welfare Plans, in reply to a submission we made to the Pension Board, it was stated, and I quote:

A valuation basis is arrived at by considering the experience of previous years and the outlook for the future. In view of the uncertainty of future experience, the actuary has the choice of a range of valuation assumptions which he considers appropriate. The choice of a particular basis within the range of possible alternatives is determined largely in consultation with the client.

It is quite apparent that William Mercer Limited, considers itself the client of the CNR, with seemingly the approval of the CNR, and does not consider itself the client of the Canadian National Pension Board, comprising three union representatives as well as the Company representatives.

The coincidence of views of the actuary and the CN has, we believe, been effected through their "consultation" despite the façade of the actuary's assumptions being derived independently of the Company's wishes. It is presumably this consultation which resulted indirectly in the creation of an "experience surplus" in the Pension Trust Fund, to be used solely to reduce the unfunded liability of the Company. Consultation with the union representatives on the Pension

[Interprétation]

que durant ce temps le Conseil d'administration ordonna d'opposer les propositions, ce qui fut fait à la reprise de la séance et les propositions furent dûment rejetées.

Cela démontre que la représentation du syndicat n'y est qu'en principe et même à cela, uniquement d'après les règlements du régime de pensions en vigueur. Cela démontre davantage que le Conseil des pensions n'a absolument aucun pouvoir de modifier les règlements du régime sans en obtenir l'autorisation du Conseil d'administration de la Compagnie.

On doit remédier à cette situation en assurant au syndicat une représentation équitable au Conseil des pensions, et de plus, en insistant à ce qu'il y ait des négociations réelles sur les règlements des pensions.

Nous allons maintenant aborder la question de l'étude du rapport de l'actuaire et la croissance d'un excédent.

L'avant-propos de l'étude des points renfermés au Rapport de l'actuaire, serait de noter soigneusement le contexte qu'il comporte. Dans une lettre datée du 10 mars 1970 de la Compagnie des actuaires, William Mercer Limited, adressée à M. Aubé, gérant des Régimes de pensions et du bien-être, en réponse à un mémoire que nous avions présenté au Conseil des pensions, on y déclarait:

«Une base d'évaluation est établie d'après l'étude de l'expérience des années antérieures et de l'aperçu de l'avenir. A cause de l'incertitude de l'expérience de l'avenir, l'actuaire a le choix de s'arroger de ce qui lui paraît être le genre le plus approprié d'une gamme d'évaluation. La sélection d'une base distincte et sujette à la gamme d'une évaluation facultative, est établie en bonne partie en consultant le client.»

Il est tout à fait évident que William Mercer Limited en se considérant le client du CN, tout en ayant apparemment l'appui du CN, ne se considère pas d'être le client du Conseil des pensions du CN et dont ledit conseil comprend trois représentants du syndicat ainsi que les représentants de la compagnie.

Nous croyons que cette «consultation» a résulté en ce que les opinions de l'actuaire s'accordent avec celles du CN, même si extérieurement les suppositions de l'actuaire sont faites indépendamment de celles que préfère la compagnie. De même que l'on présume que cette consultation a résulté indirectement de l'accroissement d'un «excédent d'expérience» dans le Fonds de pensions en régie, en vue de réduire uniquement les obligations non consolidées de la compagnie. Si

[Text]

Board would presumably have resulted in another of the "possible alternatives", which might not necessarily have resulted in the creation of an experience surplus and more importantly, would not have resulted in the application of such a surplus to the unfunded liability. Any surplus represents merely deferred wages.

The major factors in the new valuation carried out by the actuary are the increase in the interest rate assumption from the present 4 per cent to 7.5 per cent and the introduction of a rate of 4 per cent to allow for wage inflation. With the new assumed rates of 4 per cent and 7.5 per cent it is not surprising, given the present level of benefits, that we find a change occurring in the present value of the total pension liability in the form of a reduction. While the 4 per cent wage inflation factor assumed will have the effect of increasing the average earnings of all employees and thus increasing their future pensions, the increase in the interest rate, affecting the earning potential of the Fund will more than offset any possible rise in the present value of the pension liability. The offsetting factor will be the result of the Fund earning 7.5 per cent over a much longer period of time than the average length of retirement life, during which the 4 per cent will be an important factor, given the present life expectation of the employees.

The value of the total pension liability before the new valuation stood at \$1,414,744,356. As a result of the new valuation, the actuaries have suggested that the pension liabilities should be reduced to \$1,043,743,000. The latest Annual Report of the CNR, in fact, shows total liabilities at \$1,089,433,129. The reduction would become possible because of the greater earning power of the invested assets, which represent the funded portion of the total liability, amounting to \$743,320,000. The latest Annual Report, in fact, shows the funded portion as \$789,249,551. This leaves, before the new valuation, as unfunded portion of \$671,420,000 currently covered by the Canadian National note, and after the valuation an unfunded portion of \$300,410,000. The latest Annual Report shows the unfunded liability at \$300,083,578. Thus, the reduced valuation of the pension liability resulting from the new assumptions is fully used in the reduction of the unfunded liability, or the Company's debt.

[Interpretation]

on avait consulté les représentants du syndicat au Conseil des pensions, il en aura résulté peut-être d'une « opinion facultative » laquelle aurait même empêché l'accroissement de cet excédent d'expérimentation, et surtout que ce même excédent n'aurait pas été appliqué aux obligations non consolidées. Tout excédent ne représente que des salaires différés.

Les éléments majeurs de la nouvelle évaluation effectuée par l'actuaire comprennent la présomption d'une majoration du taux d'intérêt de 4 p. 100 présentement, à 7½ p. 100 ainsi que la mise en vigueur d'un taux de 4 p. 100 aux fins de « l'inflation des salaires ». En appliquant les nouveaux taux de 4 p. 100 et de 7½ p. 100 et au regard du niveau actuel des avantages, il n'est guère étonnant de constater le changement rétrograde actuellement de la totalité des obligations de pensions. Bien que l'élément de 4 p. 100 visant l'inflation des salaires, ait pour effet de majorer les salaires moyens de tous les employés ainsi que leurs pensions futures, la majoration de taux d'intérêt concernant les possibilités de l'accroissement du Fonds fera plus que contrebalancer toute possibilité d'une hausse de la valeur des obligations de pensions présentement. L'élément compensatoire, en considérant la durée de la vie des employés en ce moment, fera que le Fonds acquerra 7½ p. 100 pendant une période de temps beaucoup plus longue que la période moyenne de vie en retraite et durant laquelle période ce quatre pourcent sera un élément important.

La totalité des obligations de pensions antérieurement à l'application de la nouvelle évaluation, se situait à \$1,414,744,356. Il résulte de la nouvelle évaluation, que les actuaires suggèrent de réduire les obligations de pensions à \$1,043,743,000. (En fait, le récent Rapport annuel du CN révèle que la totalité des obligations se chiffre à \$1,089,433,129.) Une réduction se réaliserait à cause d'un plus grand pouvoir d'acquisition de l'actif investi qui comprend la partie consolidée de la totalité des obligations, soit \$743,320,000. (En fait, le récent Rapport annuel révèle que la partie consolidée se chiffre à \$789,249,551.) Antérieurement à la nouvelle évaluation, cela laissait la partie non consolidée de \$671,420,000, sujette au recouvrement par un billet à ordre du CN, et après l'évaluation cela représentait la partie non consolidée au montant de \$300,410,000. (Le récent Rapport annuel révèle que les obligations non consolidées se chiffrent à \$300,083,578. Ainsi, la réduction de la valeur des obligations de pension provient de l'application des nouvelles présomptions, au complet, à réduire les obligations non consolidées, ou la dette de la compagnie.

[Texte]

A rule of thumb used by a number of actuaries suggests that for every .25 per cent increase in the interest rate of the Fund, there will be a 6 per cent reduction in the cost of providing pensions. Since the last valuation on December 31, 1965 the recommended increase in the interest rate is 3.5 per cent. Thus, if the interest rate were to be increased accordingly, other things remaining the same, it would mean a reduction in the cost of providing pensions by approximately 4 per cent. Other changes, however, have been assumed, most importantly, the introduction of the 4 per cent wage inflation factor. This will offset to some extent the reduced costs resulting from the changed interest rate, but still leave a large reduction in costs.

1050

The cost of providing pensions is recovered from the contributions of the employees, the contributions of the Canadian National, and the earnings of the fund. The employees' contributions are easily calculated, as they represent a fixed proportion of earnings and are paid into the fund on a regular basis. However, the calculation of the company's contributions provide more difficulties, part of which is represented by current service costs, being calculated actuarially, and the remaining part being represented by the accumulated unfunded liability to the present time.

What the actuarial report is in fact suggesting, is that this current unfunded liability, which we have already said represents a sizable part of the company's costs in the provision of pensions, be reduced by 55.3 per cent because the earning power of the funded portion represents both employee and employer contributions from which investments are made. The total pension fund was set up for no other purpose than to provide pensions for employees. Pensions, we have said and cannot over-emphasize, are merely deferred wages earned by the employees. It is absolutely unthinkable that part of this funded portion, which quite unmistakably belongs to the employees, should be transferred and used as a means of subsidizing the company's labour costs in the way proposed.

The Pension Benefits Standards Act was passed to provide certain minimum requirements in private pension plans. An important

[Interprétation]

Règle générale, certains actuaires opinent qu'une réduction de 6 p. 100 se reflètera au coût de l'aménagement de pensions quant à chaque ¼ p. 100 d'une majoration au taux d'intérêt du Fonds. Depuis l'évaluation faite au 31 décembre 1965, une majoration de 3½ p. 100 a été recommandée quant au taux d'intérêt. Ainsi, advenant cette majoration au taux d'intérêt, et sans que rien d'autres choses ne change, cela représenterait une réduction au coût de l'aménagement de pensions d'à peu près 84 p. 100. Toutefois, autres changements sont prévus, dont le plus important serait l'application d'un élément de 4 p. 100 quant à l'inflation des salaires, ce qui contrebalancera dans une certaine mesure les frais réduits qui résulteront de la modification du taux d'intérêt mais ce qui laisserait tout de même une réduction considérable des frais.

Le coût de l'aménagement de pensions est réalisable à cause des cotisations des employés, des contributions du CN et des acquisitions du Fonds. Il est facile de calculer les cotisations des employés, lesquelles sont versées au Fonds d'une façon continue d'après une proportion fixe de leurs salaires. Par contre, il est plus difficile d'établir les contributions de la compagnie à cause d'une part qui provient des frais fixes de service, laquelle part se calcule d'après les tables de mortalité, et à cause de l'autre part qui comprend les obligations cumulatives présentement non consolidées.

Comme nous vous le faisons remarquer antérieurement, les obligations non consolidées représentent une partie considérable des frais de l'aménagement de pensions, et le Rapport de l'actuaire recommande qu'elles soient réduites de 55.3 p. 100 parce que le pouvoir d'acquisition de la partie investie comprend les cotisations des employés et les contributions de l'employeur, lesquelles sont sujettes à des placements. Le Fonds de pensions en son entité fut constitué uniquement aux fins de l'aménagement de pensions aux employés et lesquelles pensions, nous le disons et nous le réitérons, ne sont que des salaires différés qu'ont gagnés les employés. Il est absolument inconcevable que cette partie consolidée qui, indubitablement, appartient uniquement aux employés, soit transportée et utilisée aux fins de subventionner la compagnie quant aux frais de la main-d'œuvre de la façon recommandée.

La Loi sur les normes des avantages des pensions fut adoptée en vue d'assurer certaines exigences minimales aux régimes particu-

[Text]

feature of the Act was the necessary provision for current funding of plans and the amortization of the unfunded liability, over certain designated periods. Canadian National, which falls into the category of a "proprietary corporation" as defined by the Financial Administration Act, was given 60 years in which to amortize its unfunded liability. For the vast majority of pension plans, only 25 years is allowed for the amortization of an unfunded liability. A further important provision was that providing for the "locking-in" or vesting of contributions after the employee has ten years of service or membership in a plan and has attained age forty-five. The inclusion of the first provision was aimed at ensuring in the future that all pension liabilities at some future date would be funded. Such a situation will arise after 60 years from the date of the Pension Benefits Standards Act. The inclusion of the second provision made it mandatory that all contributions would be used to provide future pensions, and once vesting begins, such contributions and the earnings from these contributions would be irrevocable.

The reduction of the company's unfunded liability by the procedure which has been used can only be seen as a "back-door" method of revoking some of the employee's and its own contributions by transferring the earnings of the funded portion to pay off the company's unfunded liability. Such an action we maintain, is completely contrary to the design and spirit of the Pension Benefits Standards Act, and to put it mildly, is little short of embezzlement by the company of the employees' deferred wages.

Mention is made in the Actuarial Report of the consent of the Superintendent of Insurance in the use of the experience surplus to reduce the unfunded liability. We do not believe the intent of the Act was to legalize the type of arbitrary action taken by the company and we believe the Superintendent should be rebuked for granting his consent and that in fact, his decision should be revoked.

• 1055

We cannot deny being somewhat cynical of the coincidence of the actuary's recent practice of adopting more "realistic" rates of interest and "wage inflation", leading in this case to the reduction of the unfunded liability, and this being the first actuarial report since the passing of the Pension Benefits Standards Act. Prior to the Pension Benefits Standards Act, which compelled amortization

[Interpretation]

liers de pensions. Un aspect important renfermé dans la Loi était nécessairement celui d'aménager la consolidation des fonds et l'amortissement des obligations non consolidées pendant des périodes spécifiques. En vertu de la Loi sur l'administration financière, le C.N. tombe sous la catégorie d'une société propriétaire, et selon la définition, la compagnie fut tenue d'amortir ses obligations non consolidées pendant une période de 60 ans. L'amortissement des obligations non consolidées doit se faire pendant une période de 25 ans dans la grande majorité des régimes de pensions. Un autre aspect important était à l'effet que les contributions fussent «fermées» ou investies selon que l'employé eût complété dix années de service rendu ou d'adhérence au régime et qu'il eût atteint l'âge de 45. Le premier aspect visait la consolidation des obligations de pensions, en entier, à une date ultérieure, ce qui aura lieu à compter de 60 ans de la date d'adoption de la Loi sur les normes des avantages des pensions. Le deuxième aspect veillait à ce que soit mandataire l'aménagement de toutes les contributions aux pensions futures et qu'une fois les contributions «enfermées» avec les acquisitions, le tout deviendrait irrévocable.

La façon dont s'est servie la compagnie pour réduire les obligations non consolidées a été en quelque sorte de contourner la procédure et de renoncer à ses engagements quant aux cotisations des employés et à ses propres contributions, en transportant les acquisitions de la partie consolidée à solder les obligations non consolidées. Nous soutenons qu'une telle procédure est tout à fait contraire aux dispositions de ladite loi, ce qui constitue de près, un détournement par la compagnie des salaires différés de ses employés.

Il est fait mention dans le Rapport de l'actuaire du consentement du Surintendant des assurances à ce que soit utilisé l'excédent d'expérimentation aux fins de réduire les obligations non consolidées. Nous ne sommes pas d'avis que les dispositions de ladite loi étaient de rendre légal le genre de procédure arbitraire choisie par la compagnie, et nous pensons que le Surintendant devrait être réprimandé pour avoir donné son consentement et qu'en fait, sa décision devrait être annulée.

Nous ne pouvons aucunement nier l'attitude plutôt cynique que nous manifestons à l'égard de la procédure adoptée récemment par l'actuaire afin d'établir des taux «réels» d'intérêt et de «salaires inflationnaires», ce qui a permis, à l'occasion, de réduire les obligations non consolidées, subséquemment à la présentation du premier Rapport de l'actuaire depuis l'adoption de ladite loi, laquelle comporte l'a-

[Texte]

If the unfunded liability, the company appeared content to continue writing "blank cheques" supplementing the unfunded liability. However, at the first opportunity after the act, the company sought ways and means to write off its debts.

The company in fact, has intimated quite strongly that it will not improve the benefits of the plan until the unfunded liability has completely disappeared. This would suggest concentrating all its efforts in the future on reducing its unfunded liability in a similar manner to that outlined in the Actuarial Report. If it is successful, the company may then consider revising the rules of the plan, otherwise according to the company's reasoning, there will be no improvement in the plan until the year 2027.

It is important at this stage to see the effect which the reduction of the unfunded liability will have on the earning power of the fund. Assuming there had been no reduction in the unfunded liability, in 2027, and assuming all other things remaining equal, the total money available for investments would be \$1414 million, the income earned annually by the fund would be over \$100 million; money which would be used to provide pensions.

Not only, however, does the revaluation effect a reduction in the cost of providing pensions by a reduced unfunded liability, but it has also effected a reduction in the current service cost contributions of the company. The actuary recommends that the company contribute to the current service cost of the fund \$6,880,000 or 1.7 per cent of the 1959 plan members' earnings. Added to this will be the Canadian National's contributions on behalf of members of the 1935 plan. The figure of \$6,880,000 or 1.7 per cent of members' earnings for current service cost contributions compares with the \$21,750,000 members' contributions or 5.4 per cent of the 1959 plan members' earnings. In other words, the employees are contributing more than three times as much as the company for future pension liabilities. In every year, in fact, at least since 1960 when comparisons can be made, the employees have contributed more than the company for current service costs.

[Interprétation]

mortissement des obligations non consolidées, et qu'antérieurement à son adoption, la compagnie semblait rassurée de n'avoir qu'à faire des chèques non barrés afin de suppléer aux obligations non consolidées. Toutefois, conformément à ladite loi, la compagnie trouva dès la première opportunité, les moyens de s'acquitter de ses dettes vis-à-vis de ses employés.

En effet, la compagnie a laissé entendre plutôt fermement qu'elle ne modifiera pas les avantages du Régime avant qu'elle n'ait pu réussir à consolider ses obligations au complet, ce qui laisse prévoir qu'à l'avenir ses efforts seront concentrés à réduire les obligations non consolidées de la façon soulignée dans le Rapport de l'actuaire. Si les résultats s'avèrent fructueux, la compagnie considérera peut-être de modifier les règlements du Régime, tandis qu'autrement et selon le raisonnement qu'elle entend suivre, on ne peut s'attendre à aucune modification dans le Régime d'ici à l'an 2027.

Il importe à ce point d'imaginer les effets qui influenceront sur le pouvoir d'acquisition du Fonds par suite de la réduction des obligations non consolidées. En présumant qu'aucune réduction n'aurait été effectuée aux obligations non consolidées, en l'an 2027, et en présumant que toutes les autres conditions demeurent inchangées, le total de l'argent disponible aux fins d'investissement se chiffrerait à \$1,414 millions; le revenu acquis annuellement par le Fonds serait au-delà de \$100 millions; et ce argent serait en vue d'aménager des pensions.

Cependant, la nouvelle évaluation a non seulement l'effet de réduire le coût de l'aménagement de pensions par le fait même de la réduction des obligations non consolidées, mais elle a aussi l'effet de réduire les contributions de la compagnie vis-à-vis le coût fixe de service. L'actuaire recommande que la compagnie contribue dans un montant de \$6,880,000 au coût fixe de service du Fonds, ou 1.7 p. 100 des salaires des adhérents au Régime 1959, ce à quoi seront ajoutées les contributions du CN à l'égard des adhérents au Régime 1935. Le montant de \$6,880,000 ou 1.7 p. 100 des salaires des adhérents quant aux contributions envers le coût fixe de service, se compare au montant de \$21,750,000 que sont les contributions des adhérents, ou 5.4 p. 100 des salaires des adhérents au Régime 1959. Autrement dit, les employés contribuent plus de trois fois autant que la compagnie aux obligations futures de pensions. En effet, à chaque année, du moins depuis 1960, d'où il est possible d'établir les comparaisons, les employés ont contribué plus que la compagnie envers les frais fixes de service.

[Text]

In 1968, total contributions by the company to the fund were \$41,305,000. Of this, \$26,856,000 approximately was interest on the unfunded liability if we use an interest rate of 4 per cent. Subtracting the interest paid on the unfunded liability and the capital amortization of the unfunded liability, this leaves a contribution of \$14,448,672 for current service costs, more than twice the amount the company is recommended to pay in 1969. This figure of \$14,448,672 represents approximately 3.5 per cent of earnings, assuming 1959 plan members' earnings were the same, as opposed to 1.7 per cent this year.

The 1968 Actuarial Report points out that under the Pension Benefits Standards Act, the unfunded liability will have to be liquidated at the same rate of \$29,500,000 per annum over 60 years. However, as a result of the revaluation, the company will only contribute \$22,040,000 per annum, the remainder being secured from the "experience surplus". According to the latest annual report the total company contributions amount to \$31,297,991. This compares to \$41,305,000 for 1968.

● 1100

Thus, we can see from the foregoing, that the recommendations of the Actuarial Report, now implemented, represent the reaping of a rich harvest from the initiation of the new valuation. We affirm that the \$371 million transferred from the funded portion to reduce the unfunded liability, should be returned immediately and that the money be used to provide pension benefits, nothing more than it was originally set aside for.

There are other reasons for the growth of the surplus. In this latter section we have showed how the revaluation has led to the appearance of the 'experience surplus'. It would, however, be wrong to consider this surplus arising solely as a result of the revaluation. There are a number of other factors involved.

Upon the introduction of the Canada and Quebec Pension Plan in 1966, the 1959 plan was co-ordinated with the public plans which would mean a larger retirement pension for future pensioners.

It is at this point important to be very precise in our definitions in distinguishing the '1959 plan' and the 'new 1959 plan'. The '1959 plan' referred to the plan under which the

[Interpretation]

En 1968, la totalité des contributions de la compagnie au Fonds, était de \$41,305,000, de ce montant, il y avait \$26,856,000 à peu près, en intérêt sur les obligations non consolidées au calcul d'un taux d'intérêt de 4 p. 100. En déduisant le paiement des intérêts sur les obligations non consolidées, ainsi que l'amortissement du principal des obligations non consolidées, cela laisse voir une contribution envers les frais fixes de service, d'un montant de \$14,448,672, soit plus du double que l'on recommande à la compagnie de payer en 1969. Ce montant de \$14,448,672 représente à peu près 3.5 p. 100 des salaires, en présumant que les salaires des adhérents au Régime 1959 étaient les mêmes, à comparer à 1.7 p. 100 cette année.

Le Rapport de l'actuaire pour l'an 1968 démontre qu'en vertu de la Loi sur les normes des avantages des pensions, les obligations non consolidées devront être acquittées au même terme annuel de \$29,500,000 pendant 60 ans. Toutefois, à cause de la nouvelle évaluation, la compagnie n'versera que \$22,040,000 annuellement, le reliquat étant en sûreté de «l'excédent d'expérience». D'après le récent Rapport annuel de la compagnie, ses contributions se chiffrent à \$31,297,991 en comparaison de \$41,305,000 en 1968.

Il est donc clair à la lumière des chiffres précités que la mise en exécution des recommandations renfermées dans le Rapport de l'actuaire, représente une abondante récolte par suite de la nouvelle évaluation. Nous affirmons que le montant de \$371 million transporté de la partie consolidée en vue de réduire les obligations non consolidées, doit être remboursé dès maintenant et que cet argent soit utilisé à l'aménagement des avantages de pensions c'est-à-dire à nulle autre fin.

Il y a d'autres raisons à la croissance de l'excédent. Dans cette dernière partie, nous avons démontré comment la nouvelle évaluation a occasionné la présence de «l'excédent d'expérience» mais nous aurions tort d'attribuer cet excédent uniquement à la nouvelle évaluation, car il y a d'autres éléments en cause.

Lors de la présentation des Régimes des pensions du Canada et du Québec en 1966, le Régime 1959 fut coordonné avec les régimes publics en vue d'assurer une pension plus considérable au temps de la retraite des employés.

Il importe à ce point de préciser entre la définition du Régime 1959 et de celle du nouveau Régime 1959. Quant au Régime 1959, celui-ci traitait des avantages calculés aux

[Texte]

benefit rate was $1\frac{1}{4}$ per cent for the first thirty years and $1\frac{1}{2}$ per cent for each additional year, and called for contributions of $5\frac{1}{2}$ per cent of earnings. The 'new 1959 plan' called for a 1 per cent benefit rate on earnings below the years maximum pensionable earnings, as defined in the Canada and Quebec Pension Plans and a $1\frac{1}{2}$ per cent benefit rate on earnings about the years maximum pensionable earnings. The 'new 1959 plan' also called for a 5 per cent contribution rate on earnings up to the years maximum pensionable earnings and $6\frac{1}{2}$ per cent on earnings above the years maximum pensionable earnings.

A comparison of the 1959 plan and the new 1959 plan (exclusive of the effects of the public plans) shows initially that there is a sharp increase in benefits and a fall in costs to the contributor resulting from the new 1959 plan. This situation arises as a result of the introduction of $1\frac{1}{2}$ per cent benefit rate for all years of service prior to January 1, 1966, and a reduction in the contribution rate.

If we take the example of a man earning \$300 per month retired in 1966 with twenty years of service, he would receive under the new plan alone a pension 18 per cent higher than the same man retiring a year earlier while his over-all contributions would be one-half of one per cent less. The employee is certainly not going to complain about such a situation.

However, after 1966, the relationship between benefits and costs gradually deteriorates year by year. For example, a man retiring in 1975 again earning \$300 per month with 20 years of service under the new plan would receive exactly the same pension as if the old 1959 plan had been in effect and his contributions would be 4.7 per cent less than under the old 1959 plan. By 1985, a man retiring who earned \$300 per month with 20 years of service under the new plan would receive a pension 20 per cent lower than if the old plan had remained in force and his total contributions will only be 9.1 per cent lower.

Such a situation will obviously arise because the employee who retires in 1985 with 20 years of service will not have had the

[Interprétation]

taux de $1\frac{1}{4}$ p. cent pour les trente premières années, et de $1\frac{1}{2}$ pour chaque année supplémentaire, et il exigeait des cotisations de $5\frac{1}{2}$ p. cent sur les salaires. Quant au nouveau Régime 1959, celui-là traitait des avantages calculés aux taux de 1 p. cent sur les salaires inférieurs aux salaires annuels maximaux aux fins de pensions, c'est-à-dire la définition Y.M.P.E. renfermée dans les Régimes de pensions du Canada et du Québec, et traite également des avantages aux taux de $1\frac{1}{2}$ p. cent sur les salaires supérieurs à Y.M.P.E. Le nouveau Régime 1959 exigeait des cotisations aux taux de 5 p. cent des salaires à concurrence de Y.M.P.E. et des cotisations au taux de $6\frac{1}{2}$ p. cent des salaires supérieurs à Y.M.P.E.

La comparaison entre l'ancien et le nouveau Régime 1959 (excluant les effets des régimes publics) était qu'au début il y a une majoration accentuée des avantages ainsi qu'une baisse du coût à l'adhérent du nouveau Régime 1959, ce qui résulte de l'introduction d'un taux de $1\frac{1}{2}$ des avantages quant à toutes les années de service rendu antérieurement au premier jour de janvier 1966, et aussi de la réduction du taux de cotisation.

En citant comme exemple le cas d'un employé voulant prendre sa retraite en 1966 après vingt années de service rendu, et dont le salaire se chiffre à \$300 mensuellement, cet individu recevrait en vertu du nouveau Régime, simplement, une pension 18 p. cent supérieure à celle qu'il aurait reçue s'il eut été en retraite un an plus tôt tandis que l'ensemble de ses cotisations serait un demi d'un pour cent moindre. Il est bien entendu que l'individu ne se plaindra pas d'une telle situation.

Cependant qu'après 1966 le rapport entre les avantages et le coût se détériore graduellement d'année en année. Par exemple, un individu prenant sa retraite en 1975 avec vingt années de service rendu, et dont le salaire se chiffre à \$300 mensuellement, cet homme recevrait en vertu du nouveau Régime, exactement la même pension que si l'ancien Régime 1959 eut été en vigueur, et ses cotisations seraient 4.7 p. cent moindres que celles exigées de l'ancien Régime 1959. Vers 1985, un individu prenant sa retraite après vingt années de service rendu, et dont le salaire est de \$300 mensuellement, cet homme en vertu du nouveau Régime, recevrait une pension 20 p. cent inférieure à celle que si l'ancien Régime eut demeuré en vigueur, tandis que la totalité de ces cotisations ne serait que 9.1 p. cent inférieure.

Il est évident que se produira une telle situation parce que l'employé prenant sa retraite en 1985 après vingt années de service

[Text]

benefit of the upgrading of service for years prior to January 1, 1966. If the upgrading of service had not been effected, the 20 per cent reduction in the pension would have taken place in 1966 instead of later.

Whatever level of earnings we take and whatever years of service we attribute to an employee, the effect will be the same. At first, pensions would rise while costs to the contributor will actually fall, but the relationship gradually deteriorates until in the year that pensions and the costs to the contributor finally stabilize. The decline in benefits compared to those under the 1959 plan is markedly greater than the decline in the costs to the contributor. In other words, to bring benefits and costs to the contributor into line, there would need to be a marked increase in the level of benefits.

The company accepted the liability for the improvement in past service. Thus, because of the more than proportionate decline in benefits over the costs to the contributor, the financial status of the pension trust fund would improve immediately the new 1959 plan took effect and accordingly the fund would permit a higher level of benefits than they contemplated.

We presented our views to the company at the time the co-ordinated plan was introduced. Despite our submission, the company, although it conceded the validity of our argument at that time, did not anticipate any improvement in the position of the fund. However, in a letter to Mr. Paul Raymond, the then Chairman of the General Chairmen's Association, the company stated:

• 1105

"If a surplus should accumulate in the Pension Trust Fund in future years as a result of the application of the 1 per cent benefit rate on average earnings up to the Yearly Maximum Pensionable Earnings, initially \$5,000 per year, effective under the 1959 Pension Plan as at January 1, 1966, then the Pension Board shall study the pension situation and recommend whatever action is considered appropriate at that particular time."

A part of the surplus which has now shown to have developed is unquestionably the result of the application of the 1 per cent benefit rate on earnings up to the years maximum pensionable earnings.

[Interpretation]

rendu, n'aura pas eu ses avantages améliorés quant aux années de service antérieurement au premier jour de janvier 1966, car si le service n'eut pas été amélioré, une réduction de 20 p. 100 de sa pension se serait fait sentir plutôt en 1966 que plus tard.

Quel que soit le niveau de salaire ou le nombre d'années d'un individu, l'effet sera toujours le même. Au début, les pensions augmenteraient tandis que le coût de l'adhérent diminuerait actuellement, mais le rapport se détériore graduellement jusqu'à l'année où les pensions et les frais de l'adhérent se stabilisent finalement, le déclin des avantages en comparaison de ceux en vertu du Régime 1959 est remarquablement plus considérable que le déclin des frais de l'adhérent. Autrement dit, il faudrait une majoration accentuée au niveau des avantages afin d'équilibrer les avantages et les frais de l'adhérent.

La compagnie acceptait d'assumer les engagements que comportent les améliorations du service antérieur. Ainsi, à cause de la disparité du déclin des avantages au-delà des frais de l'adhérent, l'état financier du Fonds de pensions en régie s'améliorerait dès la mise en vigueur du nouveau Régime 1959, et en conséquence, le Fonds aménagerait un niveau plus élevé des avantages.

Nous présentons nos opinions à la compagnie lorsque le Régime fut coordonné. En dépit de notre mémoire, et même si elle admettait la validité de nos points à ce temps-là, la compagnie n'entretenait aucun espoir de modifier l'état du Fonds. Toutefois, la compagnie déclarait dans une lettre adressée à M. Paul Raymond, le président de la General Chairmen's Association, à ce temps-là:

"Advenant un excédent cumulatif du Fonds des pensions au cours des années à venir, par suite de l'application d'un taux de 1 % aux fins des avantages, et ceci calculé d'après la moyenne des salaires à concurrence des salaires maximaux annuels aux fins des pensions, soit le montant initial de \$5,000 annuellement, à compter de la date de vigueur du Régime de pensions 1959, au premier jour de janvier 1966, le Conseil des pensions alors étudiera l'état des pensions et recommandera à cette époque particulière l'action censée être appropriée à l'occasion."

Une partie de l'excédent qui s'avère cumulatif est indiscutablement le fruit de l'application d'un taux de 1 p. 100 aux fins des avantages, calculé sur les salaires à concurrence des salaires maximaux annuels aux fins des pensions (Y.M.P.E.)

[Texte]

Another factor causing the appearance of the surplus is the more dynamic investment policy applied to the fund. In the last decade, there has been a marked redistribution of funds away from bonds, low-earning assets, to stocks where there is a higher earning potential. Furthermore, as equities form a on the equities as recommended by the actuary will become significant. Recognition of the value of appreciation would no doubt cause the fund to swell still further.

A further factor in the growth of the fund will be the average age of the members in the plan. The assumption in the actuary's report that "the average age of the members normally remains fairly stable, although it may change", is certainly a conservative one. The assumption tends to conflict with the high level of early retirements which took place in 1968 and the early retirements anticipated for the voluntary retirement scheme introduced in October 1969, to induce early retirements.

The average age of the 1959 Plan members will be still further reduced in the coming years as a result of the virtual "freeze" in the recruitment of personnel in the years 1929-1939. During these years, the Canadian National labour force remained relatively stable with very few new entrants coming into the force. Thus, a large proportion of the long-service employees will be retiring now or within the next few years, causing a significant reduction in the average age of the labour force. The lower the average age of the work force, the greater will be the improvement in the fund.

The company has on occasions previous to the letter to Mr. Paul Raymond, implicitly suggested that should a surplus in the pension trust fund arise, it would be used to improve the benefits under the 1959 plan. In the publication of the annual reports of the Pension Board in 1963 and 1964, a complete section is devoted to the "Explanation of Statement of Reserve". It would appear that the whole purpose of such explanations was to discourage any ideas which might be prevalent that the reserve for pensions at that time could support improved benefits without corresponding increases in contributions. In both reports at the end of the statement, the same conclusion is drawn:

"Thus, money in the Pension Trust Funds Reserve is fully allocated. There is

[Interprétation]

Un autre point qui suscita la présence d'un excédent du Fonds fut l'application d'une politique plus agressive en tant que de placements. Durant la dernière décennie, il est notable que les placements ont été faits là où ils rapporteraient davantage plutôt que les obligations ou autres valeurs à faible revenu, d'autant plus que les quittances font partie en plus grande proportion du Fonds, ce qui est méritoire, comme le recommande le Rapport de l'actuaire. L'appréciation de ce fait saura faire reconnaître la valeur d'un essort accentué du Fonds.

De plus, la croissance du Fonds se fera remarquer à cause de l'âge moyen des adhérents du Régime. Il est noté dans le Rapport de l'actuaire que «la moyenne de l'âge des adhérents demeure à l'ordinaire passablement stable, bien qu'elle puisse changer», soit une présomption avec réserve. Cette présomption tend à faire contraste entre le niveau élevé des retraites prématurées en 1968, et celui des retraites prématurées au gré, tel que prévoit la mesure adoptée en octobre 1969 aux fins d'induire les employés à prendre leur retraite prématurément.

La moyenne de l'âge des adhérents du Régime 1959 sera moindre au cours des prochaines années à cause du «gel» concernant le recrutement de personnel pendant les années 1929-1939, quand la main d'œuvre du CN demeura relativement stable, sauf pour quelques recrues. Ainsi, les employés dotés d'un long service rendu, représentent une forte proportion de ceux qui se retirent maintenant ou de ceux qui se reireront au cours de quelques années, ce qui reflétera une réduction remarquable de l'âge moyen de la main-d'œuvre, car l'âge moyen étant moins élevé, il en résultera évidemment des améliorations plus considérables du Fonds.

Antérieurement à sa lettre adressée à M. Paul Raymond, la compagnie en certaines occasions se prononçait implicitement en faveur d'apporter certains avantages au Régime 1959 advenant un excédent dans le Fonds de pensions en régie. Aussi, on lit dans les Rapports annuels rédigés par le Conseil des pensions pour les années 1963 et 1964, et précisément à la partie qui est consacrée à «l'explication de l'état de la réserve», certains passages dont l'effet semble vouloir écarter une fausse impression que la réserve des pensions à ce temps-là était de recouvrer le coût d'aménagement d'une amélioration des avantages sans qu'il y eut la nécessité de majorer les cotisations. A la fin de la déclaration renfermée à ces deux Rapports, on y lit la même conclusion:

«Ainsi, l'argent dans le Fonds de pensions en régie est complètement réparti,

[Text]

no money available in the reserve for improvement of pension or other benefits."

Implicit in such a statement is the idea that if money were available in the reserve in the form of a surplus, then an improvement of pensions or benefits would be made.

The surplus has manifested itself as a result of the various factors we have just outlined. Certainly one can only conclude from previous statements of the company that should the occasion arise, it would improve the benefits of the plan. It now appears loath to live up to its commitments.

No doubt, having set the precedent of commandeering the whole of the present surplus, the Company will snatch at any opportunities to slough off any further surplus. The present surplus must not be allowed to subsidize the company's operation nor must any future surplus which may arise.

• 1110

We do not object to the Canadian taxpayer subsidizing the financial operations of the Canadian National, if necessary, but we vehemently object to the monies of the Pension Fund, monies for future pensions, being used to subsidize the operating costs of the CNR, as has transpired.

This Committee does not need to be told of the great hardships presently being suffered by many pensioners living on fixed incomes in this country. The former railway employees now on pension are no exception. In the last five years alone, the pensioner has seen the purchasing power of his pension cut by 20 per cent.

The Canadian National Railways has a tremendous debt to these employees and the Company must take immediate steps to improve the pensions of those now on pension and provide supplements to their pensions in the future to compensate for increased living costs.

Providing a just solution to alleviate the pensioner's hardships present a number of problems when dealing with former railway employees. A distinction has to be made between; pensioners who are receiving only the basic minimum pension because they chose not to contribute either to the 1935 Plan or 1959 Plan; pensioners receiving pensions

[Interpretation]

ce qui rend la caisse dénudée de tout argent disponible aux fins d'améliorer la pension ou d'aménager autres avantages.

Cette déclaration est tellement implicite qu'elle dissipe toute impression qu'advenant la disponibilité d'un argent sous forme d'un excédent à la réserve, qu'alors ce même argent serait utilisé aux fins d'améliorer les pensions ou d'aménager autres avantages.

L'excédent s'est réalisé par suite de divers éléments que nous vous avons soulignés déjà, et à juger des déclarations antérieures de la compagnie, il convient de conclure assurément qu'advenant l'opportunité, elle s'occuperait d'améliorer les avantages offerts par le Régime. Il nous paraît maintenant qu'elle est plutôt lâche quant à ses engagements.

A cause du précédent établi, il ne fait aucun doute qu'après avoir manipulé à sa guise la totalité de l'excédent actuel, la compagnie profitera à la moindre occasion de se saisir de tout excédent à l'avenir. L'excédent actuel ne doit pas être utilisé aux fins de subventionner les exploitations de la compagnie, ce qui va également de tout autre excédent à l'avenir.

Nous n'opposons pas la subvention des aspects de finances du CN, par le contribuable au Canada, si le besoin se fait sentir, mais nous rejetons vigoureusement le cas tel qu'il se présente, d'utiliser l'argent du Fonds des pensions, lequel argent est réservé aux pensions futures, en le détournant aux fins de subventionner les frais de l'exploitation du CN.

Le Comité n'a pas à se faire exposer le cas des nombreux pensionnaires au pays, lesquels ont à endurer en ce moment de fortes privations à cause de leur revenu fixe, et précisons que les anciens employés de chemin de fer ne font pas l'exception. Au cours des cinq récentes années en effet, le pouvoir d'achat de leur pension s'est amoindri de vingt pour cent.

Le CN a une terrible dette envers ces employés et la compagnie se doit de prendre les mesures qui s'imposent dès maintenant à améliorer les pensions de ceux qui sont à la retraite, et à aménager un supplément aux pensions à l'avenir afin de dédommager les pensionnaires d'un surcroît du coût de la vie.

La juste solution aux fins d'alléger le sort des pensionnaires en ce moment, pose toutefois un certain nombre de problèmes quant aux anciens employés de chemin de fer, en ce sens qu'il faut faire distinction entre les pensionnaires qui reçoivent uniquement le minimum de la pension de base parce qu'ils avaient choisi de ne pas contribuer ni au

[Texte]

above the minimum level as a result of contributions to the 1935 Plan; pensioners receiving pensions as a result of contributions to the 1935 Plan, who were given the opportunity to transfer to the 1959 Plan but chose not to; pensioners receiving pensions as a result of contributions to the 1959 Plan.

As was pointed out earlier, there will also be some former employees now on pension who were not contributors prior to 1959, who did not join the 1959 Plan, but who would have done since 1959 if the opportunity had been open to them. Thus, there are many different pensioners on their varying pensions for many different reasons. Many of those receiving low pensions now are receiving these pensions as a result of decisions they took during their employment with the Company under many and varying circumstances.

To provide very minimum living standards, the company should increase, from operating revenues, the minimum pension paid to non-contributors from \$25 to \$85 per month. Furthermore, the pensions of past contributors should be increased to a minimum of \$100 per month and that the latter pension should be subject to a cost-of-living escalator clause.

If there is one lesson to be learnt from the present difficulties of readjusting the pensions of contributors and noncontributors, it is that compulsory membership of pension plans is absolutely essential. Unfortunately, the lesson was learnt too late in the Canadian National Railways system.

In conclusion we request that this Committee take action to ensure:

1. the Company transfer the \$371,010,000 surplus, appropriated by the Company, back to the company's unfunded liability account.
2. the Company improve the benefits of the 1959 Plan in line with the proposals we placed before them.
3. that the 1959 Plan rules be made to comply with the Pension Benefit Standards Act forthwith.
4. that the Pension Benefits Standards Act regulations be amended to prevent the arbitrary use of surpluses arising in Pension Trust Funds for the Company's benefit.

[Interprétation]

Régime 1935 ni même à celui de 1959; entre ceux qui reçoivent une pension supérieure au niveau minimal par suite de leurs contributions au Régime 1935; entre ceux qui reçoivent une pension par suite de leurs contributions au Régime 1935, lesquels pensionnaires avaient le choix de se transporter au Régime 1959, mais qu'ils avaient rejeté; et en fin de compte, entre ceux qui reçoivent une pension par suite de leurs contributions au Régime 1959.

Tel que mentionné déjà, il y a aussi certains anciens employés à la retraite, qui n'étaient pas contributeurs antérieurement à 1959, qui ne s'étaient pas inscrits au Régime 1959, mais qui se seraient inscrits depuis 1959 si l'opportunité leur avait été offerte. Ainsi, il se trouve plusieurs pensionnaires sous diverses catégories de pensions à cause de différentes raisons. Du nombre de ceux qui reçoivent de faibles pensions, se trouvent plusieurs pensionnaires qui avaient pris des décisions au cours du terme de leur emploi à la compagnie, au regard de multiples et diverses circonstances.

En vue d'aménager le strict minimum d'un standard de vie, la compagnie devrait à même les revenus d'exploitation, augmenter la pension de base aux pensionnaires non contributeurs, de \$25 à \$85 mensuellement. De plus, la pension des contributeurs antérieurs devrait être majorée à un minimum de \$100 mensuellement, et devrait renfermer une clause de variation afférente au coût de la vie.

Si leçon il y a, à apprendre comment aménager les pensions des contributeurs et des non contributeurs, par suite des présentes difficultés que pose le problème, il devient absolument essentiel que l'appartenance aux régimes de pensions soit de rigueur. Malheureusement, cette leçon fut apprise beaucoup trop tard quant aux régimes du CN.

En conclusion, nous demandons au Comité de s'assurer à ce que:

1. La Compagnie transporte l'excédent de \$371,010,000 dont elle s'est appropriée, au compte des obligations non consolidées;
2. la Compagnie améliore les avantages du Régime 1959 conformément aux points que nous lui avons énumérés;
3. les règlements du Régime 1959 soient adoptés dès maintenant conformément à la Loi sur les normes des avantages des pensions;
4. les règlements que comporte ladite loi soient amendés afin d'empêcher la Compagnie de se prévaloir de l'utilisation arbitraire de tout excédent provenant du Fonds des pensions en régie;

[Text]

5. that equal representation be given to the union representatives on the Pension Board and that the reconstituted Board become the Board of Trustees.

6. that provision be made by amendment of the Pension Plan rules for meaningful negotiation of the rules of the Plan.

7. that a full-scale independent investigation be made of the developments of the growth of pension monies in the Pension Trust Fund.

8. that the Company make immediate provision for the supplementing of the pensions of present pensioners.

All of which is respectfully submitted on behalf of the General Chairmen's Association. That is on my behalf as Chairman of the Canadian National Railways General Chairmen's Association, and a member of the Canadian National Pension Board; Mr. A. M. Hopper, a member of the Pension Board; and Mr. F. M. Sheahan, also a Canadian National Railways General Chairmen's Pension Board member.

That completes our official presentation, Mr. Chairman, and we would ask your indulgence.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Clements. Mr. Trudel?

• 1115

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Clements, let me ask you the same question that I have asked the other witnesses.

To your knowledge, did the company at any time not live up to its contractual obligation towards the employee, as far as the Pension Fund is concerned?

Mr. Clements: If you mean the actual mechanics of the Pension Benefits Standards Act and its involvement with the Canadian National Railways, evidently in our discussions with Mr. Humphrys this was done. However, their moral obligation to the employees certainly has not been lived up to, which is evidenced in their transfer of this \$371 million out of the unfunded liability without any improvement in their pension benefits to the employees.

Mr. Trudel: Mr. Clements, I believe that you did spell this out quite clearly in your brief, but the intent of my question was to find out if you had any specific examples

[Interpretation]

5. le Conseil des pensions soit composé d'une représentation égale quant au côté syndical, et que soit reconstitué le Conseil de façon à ce qu'il exerce les fonctions de Gardien du Fonds;

6. les règlements du Régime de pensions soient amendés de façon à rendre possible les négociations réelles touchant les règlements dudit régime;

7. l'accroissement des argents de pensions dans le Fonds de pensions en régie, soit étudié à fond au moyen d'une enquête indépendante visant l'épanouissement d'un excédent; et,

8. la Compagnie s'occupe immédiatement de suppléer aux pensions des pensionnaires actuels.

Le tout vous est respectueusement soumis de la part de la General Chairmen's Association.

Ce mémoire est soumis en mon nom, comme président de la *General Chairmen's Association* du Canadien National, et membre de la Commission des pensions du Canadien National: au nom de MM. A. M. Hopper, membre du Fonds de pension et F. M. Sheahan, membre de la Commission des pensions du *Canadian National Railways General Chairmen's*.

Ceci termine notre exposé officiel et nous vous prions de nous accorder votre indulgence.

Le président: Merci, monsieur Clements. Monsieur Trudel?

M. Trudel: Merci monsieur le président. Monsieur Clements, permettez que je vous pose la même question qu'aux autres témoins.

A votre connaissance, est-ce que la compagnie, à un moment donné, n'aurait pas respecté ses obligations contractuelles vis-à-vis des employés en ce qui concerne le Fonds de pension?

M. Clements: Si vous parlez de la Loi sur les normes des prestations de pension et leur application au CN, nous nous y sommes conformés. Cependant, les obligations morales envers les employés n'ont pas été respectées. C'est ce qui ressort du fait que le transfert de 371 millions de dollars d'obligations flottantes n'a entraîné aucune augmentation des prestations des employés.

M. Trudel: Monsieur Clements, vous avez clairement souligné ce fait dans votre mémoire. Mais je voulais savoir s'il est arrivé que la compagnie promette à ses employés

[Texte]

where retired employees were promised, say, 1 per cent or 1½ per cent and the company did not live up to these particular obligations?

Mr. Clements: Not to my knowledge.

Mr. Trudel: Early in your brief you mentioned the discontent. I would like to refer to the previous witness who said a lack of communication was quite evident. As a General Chairman could you have alleviated this situation, or have you done everything that was in your power to make known to the membership what was available to them? In other words, could this discontent through lack of communication been prevented?

Mr. Clements: We felt that if there had been meaningful discussions with the officers of the Canadian National Railways and that they had acceded to our request to improve the pension benefits in view of the existing levels of our economy at this time, it would have gave a long way toward improving the attitude of the employees toward the Canadian National Railways in respect of their pension benefits and with regard to our rules. But up until the present time the railways have been quite capable of engaging in quite lengthy and nebulous conversations without in fact actually doing anything.

Mr. Trudel: We will come back to the benefit later, Mr. Chairman.

Some people have praised your Association and others have critized it, and I believe this is quite human. But why would certain members of possibly various locals or areas in the country be quite pleased with what you are doing and others really antagonized?

Mr. Clements: Possibly one of the significant factors would be that up until the present exercise our Association has not taken quite the militant stand that it has at this time. Further, we have a large cross-section of employees in the railway represented in our Association and it is difficult from time to time to co-ordinate communicative efforts so that they satisfy everyone. However, in the operation of our Association we try to approach the problem through our General Chairmen, who are elected in the most democratic way by their Associations. This is up to the organization to which they belong. But when they come to our Association we then feel that we pretty well have our finger on the pulse of the people that we represent in

[Interprétation]

retraités une augmentation de 1 ou 1½ p. 100 par exemple et qu'elle ne respecte pas sa promesse.

M. Clements: Pas à ma connaissance.

M. Trudel: Au début de votre mémoire, vous avez parlé du mécontentement des employés. Permettez-moi de revenir au témoin précédent selon qui il y avait une absence manifeste de communication. En tant que président général, auriez-vous pu remédier à cette situation et avez-vous fait tout ce qui était en votre pouvoir pour informer vos adhérents de ce dont ils disposaient? Autrement dit, ce mécontentement dû à l'absence de communication aurait-il pu être évité.

M. Clements: A mon avis, il aurait fallu engager des discussions valables avec les représentants du CNR. S'ils avaient accédé à notre demande d'augmentation des prestations de pensions, compte tenu du niveau actuel de notre économie, nous pensons que la position des employés du CNR sur la question des prestations de retraite et de nos règlements se serait nettement améliorée. Or, jusqu'à maintenant, les chemins de fer n'ont pu que mener de longues et nébuleuses discussions sans passer aux actes.

M. Trudel: Monsieur le président, nous reviendrons tout à l'heure à la question des prestations.

Certaines personnes ont fait l'éloge de votre association, tandis que d'autres l'ont critiquée ce qui me paraît tout à fait humain. Cependant, pourquoi certains adhérents de vos différentes sections, ou de régions différentes, se déclarent-ils satisfaits de votre association alors que d'autres prennent la position inverse?

M. Clements: L'une des principales raisons est que, jusqu'à cet exercice financier, notre association n'avait jamais adopté une attitude militante comme elle le fait maintenant. De plus, nous représentons un grand nombre d'employés à des postes très divers et il est parfois difficile de coordonner nos efforts afin de contenter tout le monde.

Cependant, nous essayons de résoudre cette difficulté grâce à nos présidents généraux, élus par leurs associations respectives de la façon la plus démocratique qui soit. Lorsqu'ils se présentent à notre association, nous avons vraiment l'impression de savoir ce que pensent les cheminots que nous représentons. Peut-être, d'autre part, pourrions-nous améliorer nos moyens de communication.

[Text]

the railway. Probably our communications could be improved to a great extent.

Mr. Trudel: Let me then be very specific and ask you this question. Several railroad employees are holding the Association directly responsible for the integration rather than the stacked benefits. I see that in one of your recommendations you recommend that the 1959 Plan should be reopened. I have had several complaints from employees, the accusation being that the Chairmen are responsible for the situation that we have today.

Yet you come before the Committee with a recommendation that the Plan should be reopened when, in their mind—I am referring to the people who have complained to me—you were responsible for having the situation the way it exists today. What would your answer be to those charges?

• 1120

Mr. Clements: Are you referring to reopening the 1959 plan? One of the rules that they agreed to when the 1959 plan was reopened for the last time was that when this particular exercise was completed that would be final. That type of decision at that time was quite normal. It was a monolithic arbitrary type of decision which was quite common in railroad fracas. Over a decade has passed since that time and the climate of our people and employees in general is not quite the same. Our submission to the railway has been on the basis that it is now a different atmosphere that we are living in, and if the ultimate objective is to get everybody into the plan in the end, then why can they not reopen the plan and let these people again have an opportunity to join?

Mr. Trudel: I believe you used the expression that the decision was made without consultation. Is that what you meant to say? Was it particularly the Chairman who made the recommendation, or did you have consultation at that time?

Mr. Clements: I was not on the Board at that time.

Mr. Trudel: Oh, I see. All right. Let me leave that and come back to a mention that you have made regarding the 1935 plan where the company paid without contribution I believe \$25 to each employee upon retirement.

Mr. Clements: Basic pension.

Mr. Trudel: There was also the proviso that you could participate further.

Mr. Clements: Yes.

[Interpretation]

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais poser une question très précise.

Plusieurs cheminots jugent que l'association est directement responsable de l'intégration et non des prestations. Vous avez recommandé, entre autres choses, la reprise du régime de 1959. J'ai reçu plusieurs plaintes d'employés selon lesquels les présidents sont responsables de la situation actuelle.

Cependant, vous venez de présenter au Comité une recommandation en faveur de la reprise de ce régime alors que les personnes qui se sont plaintes à moi vous accusent d'être responsables de la situation d'aujourd'hui. Qu'avez-vous à répondre à ces accusations?

M. Clements: Vous parlez de la reprise du régime de 1959? Ils avaient admis, la dernière fois que ce régime a été repris, que ce serait définitivement terminé à la fin de cet exercice financier. A ce moment-là cette décision était normale, et du genre habituel aux chemins de fer. Dix ans se sont écoulés depuis lors et le climat social n'est plus du tout le même. Nous avons présenté ce mémoire en tenant compte de l'ambiance dans laquelle nous vivons. Si l'objet final est de faire participer tout le monde à ce régime pourquoi ne pourrait-on pas le remettre en vigueur et autoriser ces gens à y adhérer?

M. Trudel: Vous avez dit, je crois, que cette décision fut prise sans consultation préalable. Est-ce bien cela? Est-ce le président qui a fait cette recommandation ou bien avez-vous consulté les intéressés à ce moment-là?

M. Clements: Je ne faisais pas partie de la Commission à ce moment-là.

M. Trudel: Très bien. Revenons à ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet du régime de 1935 en vertu duquel la compagnie versait \$25 à chaque employé au moment de la retraite, sans que ce dernier ait jamais cotisé.

M. Clements: De pension de base.

M. Trudel: Il était également prévu que vous pouviez participer davantage.

M. Clements: Oui.

[Texte]

Mr. Trudel: You have asked to reopen the 1959 plan. At that time people could elect to participate further by having a deduction of 10 per cent and the company contributing 5 per cent. Only 25 per cent of the railroad employees at that time elected to get further benefit for the purchase of annuities. What has changed and would cause a greater participation even if the 1959 plan would be reopened?

Mr. Clements: It is our view that if the 1959 plan were reopened, there would be a great many employees who do not presently belong to the 1959 plan but who would sign up for many reasons. Pensions today are a great deal more important to anybody in the railway today than they ever were before. A lot of the employees who passed up the opportunity to join in 1952 and 1959 were not in quite the same economic position that they are today. Things have changed. The pensions are much better; the survivor benefits, and so on, are a great deal better than under any annuity-purchase type of plan. The people who we have in the railway today who do not belong to the 1959 plan feel that they can now make these commitments and that the pension benefits are adequate in relation to their ability to pay. They envisage that they are going to get better. Of course, we are hopeful that they will.

Mr. Trudel: Then let me come to another question. You have mentioned in your brief that the annual funding by the company is \$29 million to try to get this unfunded liability over a period of 60 years. You mention a period of years where this has been done. I believe they have been granted 60 years. I am trying to make a projection in my mind. If you get \$29 million a year over a period of 60 years you get close to \$2 billion. Why this discrepancy? Did you not pick it up as you were going through the projection?

Mr. Clements: Yes, we are aware of this. As a matter of fact, we are quite concerned about the fact that the company chose to pay off \$29 million in one instance and more or less used this as a yardstick and then suddenly paid out an additional \$371 million off of there. What type of yardstick were they using? If they thought that \$29 million was sufficient in the first place, and this would add up to quite a few billions of dollars as you say, then suddenly somebody recalculated it—of course, we did not do this—and paid off \$371 million. We thought that part of the \$371 million could have been used to improve the benefits and how they arrived at this particular exercise we could not say.

[Interprétation]

M. Trudel: Vous avez demandé la reprise du régime de 1959. A ce moment-là, les gens pouvaient choisir de verser une cotisation plus importante. On déduisait alors 10 p. 100 de leur salaire et la compagnie versait une cotisation de 5 p. 100. 25 p. 100 seulement des cheminots ont choisi d'augmenter leurs prestations de retraite en versant une cotisation. Si vous repreniez le régime de 1959 pourquoi y aurait-il une plus grande participation?

M. Clements: A notre avis, si le régime de 1959 était remis en vigueur, beaucoup d'employés qui ne cotisent pas à l'heure actuelle le feraient, et ce pour bien des raisons. Tout le monde s'intéresse beaucoup plus à cette question des pensions qu'autrefois dans les chemins de fer. Bien des employés qui ont manqué l'occasion d'adhérer aux régimes de 1952, et de 1959, n'avaient pas, du point de vue économique la même situation qu'aujourd'hui. Les choses ont changé. Les pensions sont bien plus élevées; les prestations aux survivants sont plus élevées qu'en vertu de n'importe quel autre régime. Les cheminots d'aujourd'hui qui ne participent pas au régime de 1959 sont prêts à le faire car ils pensent qu'ils peuvent financièrement se le permettre. D'autre part, ils espèrent obtenir des avantages supérieurs, ce que nous souhaitons d'ailleurs.

M. Trudel: Permettez-moi d'en venir à une autre question. Vous avez dit dans votre mémoire que la compagnie maintient un fonds consolidé de \$2 millions de dollars par an afin d'amortir ses obligations flottantes sur une période de 60 ans. Je fais un petit calcul: si vous avez 29 millions de dollars par an pendant 60 ans, vous obtenez près de 2 billions de dollars. Pourquoi existe-t-il une telle différence? Ne vous en êtes-vous pas rendu compte?

M. Clements: Si nous le savons, en fait nous sommes surpris que la compagnie ait choisi de verser 29 millions de dollars dans un cas et qu'elle ait plus ou moins utilisé cette norme puisqu'elle a brusquement versé 371 millions de dollars supplémentaires. Quelles normes utilise-t-elle? Peut-être ont-ils pensé que 29 millions de dollars étaient suffisants ce qui ferait quelques billions de dollars de supplément comme vous l'avez souligné mais quelqu'un a soudain refait les calculs ce que nous n'avons pas fait, et versé 371 millions de dollars. Nous avons pensé qu'ils auraient pu utiliser une partie de ces 371 millions de dollars afin d'augmenter les prestations mais nous ne savons pas du tout comment la compagnie en est arrivé là.

[Text]

• 1125

[Interpretation]

Mr. Trudel: Then let me ask you another question. I think we understand each other clearly on this. The intent of your brief is to get maximum benefits for either the retired or the people who are to retire from the company. Over the years, I believe that the employees or the people who have retired have had extra benefits. First of all, where they had not participated they got \$25 and then they got 1 per cent for the first 20 years, 1.25 per cent for the next 10 years and now 1.5 per cent for all the years of service. In my own mind these are all increased benefits that were derived from this fund? Who was responsible for creating these extra benefits over the years?

Mr. Clements: I think that it would probably have to be classed as a joint effort. The employees' representatives continually pressure the railways to improve the benefit. The climate in the country is changing and it became apparent that these benefits were necessary. The fund was growing, the money was there and the railways' and the employees' representatives agreed that certain improvements would be made from time to time. We feel that this could have been done this time. Of course, it has not been done yet, but we are hopeful that it will be done even yet.

Mr. Trudel: Would it be a fair assessment to say that over the years we have had increased benefits coming out from the fund as well as increased wages and increased liabilities built into the fund, even with the 1, 1.25 and 1.5 per cent projections related to the wages that were being increased. Some of the employees, as you have mentioned, have served and do serve many, many years with the railroads. In other words, this fund has been able to generate extra benefits as well as cover the extra liabilities built in with the wage increases.

Mr. Clements: Yes. I think that it is a dual operation. The fund was earning money and in addition to this, the railways had recognized the fact that they could assume this liability and we had a substantial wage increase. They have accepted it and aid it. That is significant. They recognized the fact that this was going to happen with the increased benefits and wages and they accepted that.

This is our position today. We feel that the fund is growing. It is earning more money. They have just paid off \$371 million of the unfunded liability, which to us indicates that they had a surplus of substantial amounts of

M. Trudel: Je voudrais vous poser une autre question. Je pense que votre mémoire a pour but d'obtenir le maximum de prestations pour les retraités de la compagnie ou ceux qui vont prendre leur retraite. Depuis des années, les employés qui se sont retirés ont bénéficié d'avantages supplémentaires. Tout d'abord, quand ils n'avaient pas cotisé, ils recevaient \$25. Ils ont ensuite obtenu 1 p. 100 pour les 20 premières années; 1¼ p. 100 pour les 10 années suivantes et maintenant 1.5 p. 100 pour toutes leurs années de service. Qui est responsable de l'augmentation de ces prestations qui proviennent du fonds de pension?

M. Clements: C'est peut-être un effort commun. Les représentants des employés ont constamment fait pression sur les autorités pour augmenter les prestations. Le climat social a changé et il devenait évident que ces prestations étaient nécessaires. Le fonds augmentait. Il y avait de l'argent. Les chemins de fer et les représentants des employés se sont mis d'accord pour apporter des améliorations de temps à autre. Nous pensons qu'ils auraient pu en faire autant cette fois-ci. Cependant, nous espérons qu'il y aura d'autres améliorations.

M. Trudel: Peut-on dire qu'au cours des années les prestations provenant du fonds ont augmenté comme les traitements et salaires, même si l'on tient compte des augmentations de 1, 1.25 et 1.5 p. 100 liées à l'augmentation des salaires. Comme vous l'avez dit, certains employés ont servi et servent pendant de longues années les chemins de fer. Autrement dit, ce fonds a pu procurer des avantages supplémentaires et couvrir les exigences supplémentaires dues à l'augmentation des salaires.

M. Clements: Il s'agit de deux choses. Le fonds a gagné de l'argent. De plus, les chemins de fer ont reconnu le fait qu'ils pouvaient assurer cette exigibilité et nous avons eu d'importantes augmentations de salaire, ils l'ont accepté et ils ont payé. C'est important. Ils ont admis que cela devait arriver avec les augmentations des prestations et des salaires et ils l'ont accepté.

Telle est notre position aujourd'hui. Nous pensons que le fonds augmente, qu'il gagne davantage d'argent. Le fait qu'ils viennent de payer \$371 millions indique qu'ils avaient certainement un excédent important et qu'ils

[Texte]

money and that they could have probably not increased the liability even in the next round wage negotiations because they had a surplus of money there.

Mr. Trudel: My last question, Mr. Chairman, because I feel my time is running out. I believe that in your brief, and in all the evidence that we have heard so far, the railroad employees are people who require special skills and special application in their duties, and so on. Could you indicate to this committee where there is a railroad in existence now operating with most of the conditions that you have recommended to us regarding retirement?

Mr. Clements: I would not be able to answer your question knowledgeably, because we have not made a particular survey ourselves. We are just starting on surveying the problems that we are running into in the different railways that we deal with. They are quite complex and we could not answer it in a simplified form like you are requesting.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Clements, I think you are to be commended that the General Chairmen's Association did present this brief. I believe it is very inclusive and I think quite strong and will give us some arguments to present to management or to ask questions of management when they appear before us. But I wonder, Mr. Clements, if you could explain quite fully actually the responsibility of your Association, particularly the Pension Board so far as the control and ownership of the plan is concerned. With your Pension Board as presently constituted is there any control and ownership by that Board or is that completely vested with the management of the Board of Trustees?

Mr. Clements: Our Canadian National Railways General Chairmen's Association is made up of all the general chairmen representing the employees on the Canadian National Railways in scheduled positions. How these people are elected is as I say the function of their organizations, but it is a democratic process that they embody. Our responsibility to the employees is through our election to the Board in a properly constituted meeting at which proper elections are held. When we are nominated and we agree to take a position of this sort, the proper election is run off and we are then assigned to the Pension Board. How you function on the Board depends a great deal on your own personal integrity and your knowledge of the situation

[Interprétation]

n'auraient pas pu augmenter les exigences, même lors des prochaines négociations.

M. Trudel: Une dernière question car je pense que je n'ai plus beaucoup de temps. D'après votre mémoire, je crois, et d'après tous les témoignages que nous avons entendus jusqu'ici, les cheminots sont des gens qui doivent avoir une certaine compétence dans leur travail. Pourriez-vous nous dire s'il existe aujourd'hui des chemins de fer qui fonctionnent en tenant compte de la plupart des conditions que vous avez mentionnées à propos de la retraite?

M. Clements: Je ne peux pas répondre à votre question en toute connaissance de cause, car nous n'avons pas fait d'enquête sur la question. Nous étudions les difficultés qui se posent avec les différents chemins de fer et il nous est difficile de répondre à cette question très complexe.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Clements, nous vous félicitons de la présentation de ce mémoire très complet et très énergique. Cela nous donnera des arguments à opposer à l'administration lorsqu'elle comparaitra. Monsieur Clements, pourriez-vous nous expliquer quelles sont les responsabilités de votre association et en particulier de la Commission de pension en ce qui concerne le contrôle et la propriété du régime. Je voudrais savoir si la Commission de pension actuelle a un pouvoir de contrôle et de propriété quelconque?

M. Clements: La *General Chairmen's Association* du CNR est constituée par tous les gérants qui représentent les cheminots. Ce sont les associations qui se chargent de l'élection de ces représentants, d'une façon très démocratique d'ailleurs. Nous sommes élus à la Commission au cours d'élections régulières. Si nous sommes élus et que nous acceptons le poste, nous sommes alors nommés membres de la Commission. Ce que vous faites à la Commission dépend de votre intégrité personnelle, de votre connaissance de la situation et de vos rapports avec les autres membres.

[Text]

and the association that you have with your members and the other general chairmen.

● 1130

Mr. Skoberg: Specifically, does the presently constituted Board actually have any control or management of the fund? All through your brief here I see that you are very concerned and express deep concern in very, many areas of pension matters. The question really is then, do you think that your presently constituted board is serving any useful purpose or can it serve a useful purpose?

Mr. Clements: I am going to give you the same answer that I gave the Railway. After we finish our submission to the Standing Committee and depending on the results of this Committee's action as far as the Railway is concerned, we will determine whether the exercise has been successful or not, or whether there is any useful purpose on sitting on the Board at all. Does that answer your question?

Mr. Skoberg: Yes, I think that is not too bad. I understand that copies of the Financial Statement filed annually by the Canadian National Railways in respect to the Canadian National Pension Trust Funds is difficult to obtain. Do all members of the pension board obtain copies of this financial statement?

Mr. Clements: I do not think they are difficult to obtain in that sense. We do not feel that it is a public document. The actual overall figures are put in the annual report and they are available to anyone, and all the general chairmen are mailed a copy of the annual report. We are told about the specifics and we go in to meetings and we sit in there and we can see where our money is and everything like this, but we do not feel that this is a public document in that sense. I think we would be remiss in our particular responsibility if we suggested that we should then go out and make this a public document, that is the detail. As I say, the over-all financial structure is available and is in the annual report every year, these are mailed to all the general chairmen.

Mr. Skoberg: In other words, you do have available copies of the financial statement from the C.N.R. for the years 1935 to 1968 for your perusal?

Mr. Clements: I have not got the complete report back to 1955, 1935. I have requested it and the Railways have agreed to give it to us, but because of the shortness of time, I have not got it yet. It may be in my office now. I have not been in Montreal for a month.

[Interpretation]

M. Skoberg: Est-ce que la Commission, sous sa forme actuelle est habilitée à contrôler ou gérer le Fonds? D'après votre mémoire, il ressort que bon nombre d'aspects des pension suscitent en vous une profonde inquiétude. Par conséquent, pensez-vous que la Commission soit vraiment utile ou qu'elle soit appelée à le devenir?

M. Clements: Je vous répondrai ce que j'ai déjà répondu aux chemins de fer. D'après la décision que le Comité permanent prendra à la suite de nos propositions, nous pourrions juger si, oui ou non, nous sommes parvenus à nos fins et s'il est utile de siéger en Commission? Est-ce que cette réponse vous satisfait?

M. Skoberg: Oui je pense que cela répond à ma question. Je suppose qu'il est difficile de se procurer le rapport annuel du CN qui porte sur le fonds de pension. Est-ce que tous les membres de la Commission des pensionnaires en ont un exemplaire?

M. Clements: A mon avis, il n'est pas difficile de se les procurer. Nous ne pensons pas qu'il s'agisse d'un document public. Les chiffres d'ensemble figurent dans le rapport annuel et n'importe qui peut y avoir accès. Les directeurs reçoivent le rapport annuel par la poste. En ce qui concerne les détails, nous sommes informés par des réunions qui nous permettent de savoir où passe notre argent. En ce sens, on ne peut pas dire qu'il s'agisse d'un document public. Ce serait démissionner de nos responsabilités que de vouloir publier ce document, c'est-à-dire tous les détails.

M. Skoberg: Autrement dit, vous avez bien les exemplaires de l'état financier du Canadien National pour les années allant de 1935 à 1968?

M. Clements: Je n'ai pas de rapports complets pour la période allant de 1935 à 1955. Je les ai demandés et les chemins de fer ont accepté de nous les donner mais ils n'ont pas eu le temps de nous les faire parvenir. Ils sont peut-être arrivés à mon bureau mais

[Texte]

Mr. Skoberg: In the brief you presented, you mention in many places here, deferred wages. Pensions actually are deferred wages. Making that into consideration, do you then not believe that these financial statements should be made public in order that the people participating and contributing to the fund, have this information available to them?

Mr. Clements: I think the employees should have as much information about the operation of our Railway as they deem necessary. I think how this is done is another particular problem. Our particular viewpoint on this would be that the material would have to be agreed to go out and the employee would read it. Our big problem is that the documentation that we do put out is substantial; it is quite statistical and it is not really meant to be entertaining. A lot of our employees cannot read it in the form that it is put out in with any degree of intelligent assessment of what they are really reading. Not that I want to discredit their ability to do this, it is a matter of getting to know something about what pensions mean and what the structure means, and what the terms mean. The terms that we use in pension boards are not familiar to the average employee in the Railway, they are not even familiar to the average working person in general. It requires quite a knowledge of the actual structure that you are looking at, actually what you are involved in.

Mr. Skoberg: This is one of the suggestions put before this Committee, that these should be put out in laymen's language so that the employee could understand what is going on.

Mr. Clements: I subscribe to that.

Mr. Skoberg: I noticed throughout your brief, again in regard to the deferred wages and also in regard to the problems that you are having trying to present your case before the company, and they veto it invariably, do you then believe that the only method of trying to bring about changes is through collective agreement?

Mr. Clements: I have no directive from the Association about that as yet. It will be a matter that will probably be discussed at future general chairmen's meeting but at present we have no directive nor dialogue on collective agreement types of pensions at this stage.

[Interprétation]

voilà un mois que je ne suis pas allé à Montréal.

M. Skoberg: Dans le mémoire que vous avez présenté, vous avez mentionné à plusieurs reprises la question des salaires différés. En fait, les pensions sont des salaires différés. Compte tenu de cela, ne croyez-vous pas que ces états financiers devraient être rendus publics afin d'informer les gens qui versent leur cotisation à la caisse de retraite?

M. Clements: A mon avis, les employés devraient être aussi informés s'ils le désirent quant à la gestion de la compagnie, mais la façon de le faire reste un problème à résoudre. Nous pensons qu'il faudrait diffuser la documentation auprès des employés qui pourraient ainsi en prendre connaissance. Le gros problème, c'est que la documentation que nous publions est volumineuse et rébarbative à cause de tous les chiffres qu'elle contient. Telle qu'elle se présente, elle est inintelligible pour la plupart des employés. Je ne sous-estime pas leurs facultés de compréhension, mais les termes que nous employons au sein des commissions de pension sont trop ardues pour la moyenne des employés de chemin de fer et en général, pour la moyenne des travailleurs qui ne sont pas au courant des structures dont il est question.

M. Skoberg: On a précisément suggéré de simplifier l'expression de manière à ce que les employés comprennent ce dont il s'agit.

M. Clements: Je suis tout à fait d'accord.

M. Skoberg: A propos des salaires différés, et de toutes les propositions qui se heurtent au refus constant de la société, pensez-vous qu'il ne reste pas d'autre solution que d'obtenir ces changements par l'intermédiaire des conventions collectives?

M. Clements: L'Association ne m'a encore donné aucune directive. On en discutera probablement au cours de la prochaine séance qui réunira les directeurs. Mais jusqu'à présent il n'en est pas question.

[Text]

Mr. Skoberg: Did you have any trouble as members of the board getting a copy of the Mercer Report?

• 1135

Mr. Clements: No.

Mr. Skoberg: As you probably know now it has been made public by tabling it before this Committee or putting it in their brief.

Mr. Clements: Yes.

Mr. Skoberg: It appeared ironic that it was a confidential report for so long.

Mr. Clements: I have to say in all fairness to the Canadian National Railways, that in our dealings with them, we have made it very plain that we are more concerned about getting our information through the proper channels than to come to a Committee like this with any documentation that you could question about how we got it. Our information has all been received in committee with the Canadian National Railways and they have agreed to supply it.

Mr. Skoberg: I think you mentioned in the brief as well the Pension Benefits Standards Act and also the fund being administered by the company trustees being illegal, has your association protested this to the superintendent of insurance?

Mr. Clements: Yes, we discussed this the last time we were talking to him and we have also protested it with the Railway. Of course we realize that it takes time to assess this particular position, but we are hopeful that our particular submission will be acceded to and we still feel that the trustees should be the pension board.

Mr. Skoberg: When the company implemented—and I will just leave it then Mr. Chairman when I come back again but,—the two early retirement plans, the selective and the voluntary one, did they consult the board whatsoever or did they unilaterally put this into effect?

Mr. Clements: Not to my knowledge. It was a unilateral decision and we were told about it. We were not asked about it, we were told about it. Of course, the big problem with our early retirement proposals were that they were very beneficial to the individual who happened to be in the place to qualify but, they were hardly discriminatory against the individual who did not happen to be at the

[Interpretation]

M. Skoberg: A titre de membre de la Commission, avez-vous eu des difficultés à obtenir le rapport Mercer?

M. Clements: Non.

M. Skoberg: Comme vous le savez, il a été rendu public du fait, qu'il a été présent devant ce Comité et qu'il a été inséré à leur mémoire.

M. Clements: Oui.

M. Skoberg: C'était assez ironique puisque ce document est resté confidentiel très long temps.

M. Clements: Pour être tout à fait honnête envers le Canadien National, je dois dire qu'on nous leur avons toujours fait savoir que nous préférons être informés par les voies normales plutôt que de venir devant un comité tel que celui-ci et d'avoir à révéler la source de notre information. Toute la documentation que le Canadien National a consenti à nous donner a été reçue au comité.

M. Skoberg: Dans votre mémoire, vous avez également parlé de la loi sur les normes de prestations de pension et vous avez dit que la gestion de la caisse de retraite par la société était illégale. Est-ce que votre association a protesté auprès du surintendant des assurances?

M. Clements: Oui, nous en avons discuté avec lui ainsi qu'avec les chemins de fer. Nous savons bien entendu qu'il faut un certain temps pour analyser la situation. Nous espérons tout de même obtenir gain de cause et nous persistons à penser que la caisse de retraite devrait être administrée par la Commission.

M. Skoberg: Je laisse de côté cette question à laquelle je reviendrai plus tard. Lorsque la société a instauré les deux régimes de retraite anticipée, l'une sélective, l'autre volontaire, a-t-elle consulté la commission ou bien la décision a-t-elle été unilatérale?

M. Clements: Il s'agit d'une décision unilatérale dont on nous a fait part après coup. Les propositions que nous avons formulées pour la retraite anticipée étaient très avantageuses pour ceux qui pouvaient y accéder alors qu'elles n'étaient aucunement préjudiciables aux autres. Aux représentants de la société, nous avons dit que ce n'était rien moins qu'un jeu de roulette et que pour bénéficier de ce

[Text]

right place at the right time. In fact, we told the officers of the company that we thought it was kind of a game of pension relaying, if you happened to be in the right place at the right time, you were in, and if you did not, then you were out. This is no good. We felt some statistics could be developed from these proposals along with normal early retirements in which some permanency could be written into the rule so people could retire early.

Mr. Skoberg: There seem to be a real bone of contention in the Winnipeg area at this particular time.

Mr. Clements: And so it should be.

Mr. Skoberg: Could you tell me in regard to these early retirement plans that they have now, where does the money come from to pay for these early retirements.

Mr. Clements: They say it comes out of operating expenses and we have every reason to believe that this is where it does come from.

Mr. Skoberg: You have been able to determine this?

Mr. Clements: That is right. It has nothing to do with our pension benefit trust fund.

Mr. Skoberg: Have you been able to hire an independent actuarial firm to go in to the pension situation generally?

Mr. Clements: We have not done it yet. We have talked about it and we may do it. One of the difficulties about that though is that, as you know, actuarial reports are based on figures given to them by the company whose particular financial structure they wish to place an assumption on. They do not come out and say that this is what has to be done. It is a matter of a series of assumptions based on the material placed before them. We have every reason to believe that the Railways would not give our actuaries any different material from the actuaries that have already assessed the plan and, of course, we are quite concerned about the actuaries taking the stand that the Canadian National Railways are their clients and not the Pension Benefit Trust Fund.

Mr. Skoberg: Thank you Mr. Chairman. I will come back later.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Clements, I just have a few short questions. At page 37 of your brief, you suggest that to provide minimum standards of pensions, the non-contributors pension

[Interpretation]

nouveau régime de retraite, il suffisait de se trouver à la bonne place au bon moment. A notre avis, il fallait établir des comparaisons statistiques entre ces propositions et la retraite anticipée telle qu'elle se présentait auparavant.

M. Skoberg: Cela fait actuellement l'objet d'un mécontentement sérieux dans la région de Winnipeg?

M. Clements: A juste titre.

M. Skoberg: D'où vient, à l'heure actuelle, l'argent qui finance la pension des gens qui bénéficient de la retraite anticipée?

M. Clements: On nous dit que cela rentre dans les frais d'exploitation. Nous avons tout lieu de croire que c'est vrai.

M. Skoberg: Avez-vous pu en avoir la preuve?

M. Clements: Oui. Cela n'a rien à voir avec notre caisse de retraite.

M. Skoberg: Avez-vous pu obtenir les services d'un actuaire indépendant dans le but d'examiner la question des pensions en général?

M. Clements: Nous ne l'avons pas encore fait, mais nous en avons parlé et nous le ferons peut-être. Une des difficultés à ce sujet c'est que les rapports actuariels se fondent sur les chiffres donnés par la compagnie dont on veut présumer de la situation financière. On ne leur indique pas simplement ce qu'il faut faire; il s'agit plutôt d'une série de conjectures fondées sur ce qu'ils ont en main. Nous avons tout lieu de croire que les chemins de fer ne donneront pas à nos actuaires une documentation différente de celle qui a été donnée à leurs prédécesseurs et, en outre, on peut s'attendre à ce que ces actuaires partent du principe que c'est le CN qui est leur client et non pas la Commission de pensions.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je n'ai que quelques brèves questions. A la page 37 de votre mémoire, vous proposez de faire passer la pension des non-cotisants de \$25 à \$85 par mois afin d'as-

[Text]

be increased from \$25 to \$85 per month, and that the minimum pension for past contributors be increased to \$100 per month. Then you go on to say that this latter pension should be subject to a cost-of-living escalator clause. Why did you not provide that cost-of-living escalator clause should also apply to the non-contributors? It seems to me that they would stand in need of this type of increase just as much as the contributors.

• 1140

Mr. Clements: I do not believe that it was intended to be construed in exactly that way. I would have to consult with our research director, but it is my opinion that there would be no significant differences between the two.

Mr. Allmand: The wording is "and that a latter pension should be subject to a cost of living escalation".

Mr. Clements: The pensions of past contributors should be on the basis of a cost of living escalator clause. Of course, when we are talking about cost of living escalator clauses we really cannot differentiate between one employee and another.

Mr. Allmand: That is what I would say.

Mr. Clements: Yes. I suggest that this is probably the intent here because our particular responsibility to our employees is the same and the escalator clause, of course, is something that we must get in the future if our economy is going to continue to advance, and we hope it will. Under the present pension structure we are faced with the problem that immediately upon retirement your pension immediately begins to deteriorate.

Mr. Allmand: Yes, you do not have to convince me of that. I was just wondering why this was in your brief. May I take it that this is an error in the brief?

Mr. Clements: I would suggest that it is.

Mr. Allmand: In a previous paragraph you refer to the 2 per cent escalator provision in the Canadian Pension Plan. Do you think that is adequate or should the escalator clause be fully in accord with the cost of living increases?

Mr. Clements: Our view is that the escalator clause should be geared to the cost of living index. We do not expect the companies will have to adjust the pensions every time the cost of living index goes up a fraction of a point, or anything like that, but there is an area in which the cost of living index

[Interpretation]

surer un minimum vital et vous proposez également de porter la pension des cotisants antérieurs à \$100 par mois. Vous dites ensuite que pour cette dernière, il faudra tenir compte de l'échelle mobile du coût de vie. Pourquoi n'avez-vous pas prévu ce rajustement pour la pension des non-cotisants? me semble qu'ils en ont autant besoin que les autres.

M. Clements: Je ne crois pas que ce soit l'intention. Je devrais peut-être consulter notre directeur de la recherche mais, à mon avis, il n'y aurait pas grande différence.

M. Allmand: On parle d'une pension ultérieure qui devrait être rajustée en fonction du coût de la vie.

M. Clements: Les pensions des anciens cotisants devraient être indexées. Bien sûr, lorsqu'on aborde le problème de l'indexation, l'on ne peut faire de différence entre les employés

M. Allmand: C'est exactement ce que je pense moi aussi.

M. Clements: Oui. Je pense que c'est probablement là l'intention, parce que notre responsabilité envers les employés est la même et que l'échelle mobile est une chose envisagée pour l'avenir, si notre économie continue à progresser, ce que j'espère. Le régime actuel des pensions nous pose un problème dans la mesure où la pension que vous recevez se déprécie, dès la retraite.

M. Allmand: Oui, vous prêchez aux convaincus. Je me demandais pourquoi votre mémoire en parlait. Dois-je penser qu'il s'agit là d'une erreur dans votre mémoire?

M. Clements: Je le crains.

M. Allmand: Dans un alinéa précédent vous parliez d'un rajustement au coût de la vie de 2 p. 100 pour le Régime de pensions du Canada. Pensez-vous que cela suffise ou que l'échelle mobile pourrait suivre exactement l'augmentation du coût de la vie?

M. Clements: Nous pensons que l'échelle mobile devrait être fonction de l'indice du coût de la vie. Nous ne nous attendons pas à ce que les sociétés rajustent les pensions chaque fois que l'indice du coût de la vie s'élève d'un point, ou quelque chose du genre, mais il y a un secteur où l'indice s'élève de

[Texte]

advances X number of points. This has a detrimental effect on the pensions and we feel that this could be arrived at in a negotiated manner and our people could determine, along with the railways, exactly how many points the cost of living index would have to be advanced before the company would be responsible for increasing pensions.

Mr. Allmand: In one of your recommendations you state that a 50 per cent cut in pension to a survivor is not right, and you suggest this should be changed but you do not make any recommendations. Some witnesses before the Committee have recommended 75 per cent and others have recommended 100 per cent.

Mr. Clements: Our viewpoint on that is that it would depend on when you decided to increase your survivor benefit how much it would be. If it was at a time when you had a substantial increase in benefits—let us say the average minimum guarantee went up to 2 per cent—the survivor benefit would likewise go up. In the case where the pension remained constant we would probably buck for 70 per cent or 75 per cent. However, if it was at a time when wages were going up and it was felt that the survivor benefit would likewise be going up as a direct result of wage negotiations, we could then buck for perhaps 65 per cent or 60 per cent because the 75 per cent would be partially achieved through wage negotiations.

Mr. Allmand: Yes. One witness before this Committee recommended that pensions should be payable at age 65 whether the person retired or not and whether he was still working for the CNR or not. Do you have any views on that type of recommendation, a fully payable pension?

Mr. Clements: It would only be a viewpoint, but our particular plan is to retire railway employees on pensions that are substantial enough to take them out of the labour market. After you have put in a lifetime of slugging it out on the railway you are entitled to a pension that you can live on and enjoy. We are not particularly in favour of people drawing pensions and remaining in the employ of the company. In fact, it is a violation of our rules and we do not agree with that.

Mr. Allmand: We are now discussing possible changes in your rules.

[Interprétation]

plusieurs points et ceci entraîne un effet néfaste pour les pensions. Nous pensons que l'on pourrait résoudre ce problème grâce à des négociations et les gens pourraient déterminer, en même temps que les chemins de fer, quelle augmentation dans l'indice du coût de la vie devrait amener la société à augmenter les pensions.

M. Allmand: L'une de vos recommandations affirme qu'une réduction de pensions de 50 p. 100 pour le survivant n'est pas fondée et vous proposez de modifier cela, sans, toutefois, faire aucune recommandation précise à ce sujet. Certains témoins entendus par le Comité ont recommandé une pension de 75 p. 100, tandis que d'autres ont recommandé une pension de 100 p. 100.

M. Clements: Selon nous, il faudrait tenir compte du moment où l'on a décidé d'augmenter les prestations aux survivants. Si c'était au moment d'une augmentation considérable des prestations, et permettez moi de dire que le minimum garanti moyen a été porté à 2 p. 100, les prestations au survivant devraient suivre la même tendance. Dans le cas d'une pension qui serait stable, nous opterions sans doute pour 70 ou 75 p. 100. Cependant, s'il s'agissait d'une période d'augmentation des salaires et que l'on estimait que les prestations aux survivants s'élèveraient suite aux négociations portant sur les salaires, nous pourrions peut-être demander 65 ou 60 p. 100, étant donné que les 75 p. 100 pourraient être obtenus partiellement grâce aux négociations salariales.

M. Allmand: Oui. L'un de nos témoins a recommandé que les pensions soient exigibles à 65 ans, que la personne ait pris ou non sa retraite et qu'elle travaille encore pour les Chemins de fer Nationaux ou non. Que pensez-vous de cette recommandation au sujet d'une pension payable d'office?

M. Clements: Ce n'est qu'une opinion personnelle, mais notre régime vise à mettre à la retraite les employés des chemins de fer en leur accordant une pension assez importante pour les retirer du marché du travail. Après avoir passé sa vie à trimer pour les chemins de fer, vous avez droit à une pension qui vous permette de jouir de vos vieux jours. Nous ne voyons pas d'un bon œil les personnes qui touchent une pension et restent au service de la société. En fait, c'est contraire à nos règles et nous ne l'acceptons pas.

M. Allmand: Nous discutons actuellement des changements possibles dans vos règlements.

[Text]

Mr. Clements: Yes. We are certainly not subscribing to people going to work in their later years in life. As a matter of fact, if you will notice, our proposal subscribes to the opinion of retiring at age 60 on a voluntary basis.

Mr. Allmand: But some men prefer to work later in life.

Mr. Clements: Some people would work until the day they die, and that is their privilege, but...

• 1145

Mr. Allmand: That is right.

Mr. Clements: ...under our rules they are not going to do it in the railway. We can put younger men to work.

Mr. Allmand: If I understand you correctly, you would not approve of changing the rules to allow full pension to a person who is still working on the railway?

Mr. Clements: That is right.

Mr. Allmand: My final question relates to a question Mr. Skoberg asked you, and it is just for clarification. Did I understand you to say that you have not taken any position on the matter of whether or not pensions should be fully negotiable under collective bargaining and put in collective agreements?

Mr. Clements: That is right.

Mr. Allmand: I see. Thank you.

The Chairman: Mr. Thomas (Moncton).

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Clements, I think most of my questions have been already asked. I was absent for a few minutes. However, I have a supplementary question to one that was asked just a minute ago about the reason for the difference in the cost of living escalator between contributors and non-contributors—I am speaking about pensioners—and you said you thought that was an error. If this is true, why do you suggest a different pension? You suggest \$85 for non-contributors and \$100 for contributors. Why is this?

Mr. Clements: Because the non-contributors are not contributing anything to their pensions. That is an over-simplified answer, of course, but there has always been a difference between the man who contributes and the man who does not. In the years to come we

[Interpretation]

M. Clements: Bon. De toute façon, nous sommes pas d'avis que les gens devraient travailler dans leurs vieux jours. En fait, comme vous l'aurez remarqué, notre proposition est en faveur de la retraite volontaire à 60 ans.

M. Allmand: Cependant, certaines personnes préfèrent travailler plus longtemps.

M. Clements: Certaines personnes travaillent jusqu'à leur mort, et c'est leur droit plus strict mais...

M. Allmand: C'est exact.

M. Clements: ...en vertu de nos règlements ils ne pourront le faire aux chemins de fer. Nous pouvons employer des gens plus jeunes.

M. Allmand: Si je vous comprends bien vous n'êtes pas prêts à changer les règlements en vue d'accorder une pension complète à une personne qui est toujours au service des chemins de fer?

M. Clements: C'est exact.

M. Allmand: Ma dernière question se rapproche d'une question posée par M. Skoberg et je ne ferai que vous demander un éclaircissement. Avez-vous bien dit que vous n'avez adopté aucune position en ce qui concerne la question de savoir si les pensions devraient être entièrement négociables en vertu de conventions collectives et faire partie de celles-ci.

M. Clements: C'est exact.

M. Allmand: Je vois. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Thomas (Moncton).

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie monsieur le président. Monsieur Clements, je crois que la plupart de mes questions ont déjà été posées. J'ai été absent quelques minutes. Toutefois, j'ai une question supplémentaire à propos de ce que l'on vient de dire, il y a un moment, au sujet de la raison qui justifie la différence d'échelle mobile entre les cotisants et les non-cotisants, je veux parler des pensionnés, et vous avez dit qu'il s'agissait là d'une erreur. Si c'est le cas, pourquoi proposez-vous une pension différente? Vous proposez \$85 pour les non-cotisants et \$100 pour les cotisants. Quelle en est la raison?

M. Clements: Tout simplement, parce que les non-cotisants n'ont rien versé à la caisse de retraite. C'est peut-être une réponse schématique, mais l'on a toujours fait une différence entre le cotisant et celui qui ne contri-

[Texte]

may reach the point where nobody will contribute and the company will pay pensions out of operating costs, but under the present set up the reason we suggest the contributor should get more than the non-contributor is because he has contributed part of his salary to that pension.

Mr. Thomas (Moncton): Why should he have the same escalator clause, then, in the cost of living clause?

Mr. Clements: Our responsibility to the employees is the same.

Mr. Thomas (Moncton): Certainly, but does it not cost the non-contributor as much to live as the contributor? I cannot see any reason for drawing a distinction between a man who has contributed and a man who has not. We are talking about a decent living pension, so if you operate on the assumption that what we are trying to do here is to improve pensions, to make them realistic with today's cost of living, then I do not think we should draw a distinction between a man who has contributed a few dollars and a man who has not. I am saying that they should have the same.

Mr. Clements: I guess that is your opinion. I am not going to question it.

Mr. Thomas (Moncton): You do not think it is a valid suggestion for me to make that the non-contributor needs \$85 a month as much as the other man?

Mr. Clements: One of the difficulties about our particular plan is that we have always had a contributory type of plan. We try to point out to our employees and to our members that they should get into the plan. In your area particularly we had a great deal of difficulty and the biggest barrage of letters that I get from people wanting the plan reopened is from the Maritimes. Of course, there are several good reasons for that. We do not feel that the Maritimes was properly canvassed when the 1959 plan was re-opened, and we feel there is some reason—and we brought this up at the board on several occasions—because the Maritimes was evidently the hardest hit as far as non-contributors were concerned. In our plans we still resist the idea of total compulsion—that is, prior to 1959. Of course, with anybody who joins now it is a condition of employment.

[Interprétation]

bue pas. Il se peut que, dans les années à venir, nous en arrivions au point où plus personne ne contribuera et où la société versera des pensions qu'elle imputera à ses frais de fonctionnement, mais dans les circonstances actuelles, nous proposons que le cotisant reçoive plus que le non-cotisant, parce qu'il a consacré une partie de son salaire à sa pension.

Mr. Thomas (Moncton): Pourquoi l'échelle mobile devrait-elle être la même, alors en ce qui concerne le coût de la vie?

Mr. Clements: Notre responsabilité envers les employés est la même.

Mr. Thomas (Moncton): Certainement, mais le coût de la vie n'est-il pas aussi élevé pour les non-cotisants que pour les cotisants? Je ne vois aucune raison pour faire une distinction entre un individu qui est cotisant et celui qui ne l'est pas. Nous parlons d'une pension viagère décente, et si vous parlez du principe que ce que nous essayons de faire ici, c'est d'améliorer les pensions, vous devriez adopter une attitude réaliste en ce qui concerne le coût de la vie, à l'heure actuelle. Aussi je ne crois pas qu'il faille faire une distinction entre un individu qui donne une cotisation de quelques dollars et un individu qui ne l'a pas fait. Je prétends qu'il devrait avoir la même pension.

Mr. Clements: C'est là votre opinion. Je n'ai pas l'intention de la mettre en doute.

Mr. Thomas (Moncton): Ne pensez-vous pas que j'ai raison lorsque je dis qu'un non-cotisant a besoin de \$85 par mois tout comme le cotisant?

Mr. Clements: Une des difficultés de notre régime particulier est que nous avons toujours eu un régime de cotisations. Nous essayons de faire voir à nos employés et à nos membres qu'il devrait adhérer à leur régime. Dans votre région, en particulier, nous avons éprouvé bien des difficultés et je reçois une foule de lettres de personnes des Maritimes qui voudraient que l'on donne la possibilité de participer au régime de pensions. Bien sûr, il y a de bonnes raisons qui peuvent expliquer ce phénomène. Nous ne pensons pas avoir suffisamment pénétré les provinces Maritimes lorsque le régime a été réinstauré en 1959 et nous y voyons une raison évidente que nous avons signalée à maintes reprises à la Commission, les Maritimes étant évidemment la région où il y avait le plus de non-cotisants. Nous ne voulons toujours pas donner à nos régimes de pensions un caractère obligatoire, c'est-à-dire avant 1959. Bien sûr, pour tous ceux que l'on recrute aujourd'hui, c'est une condition d'emploi.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): Your brief is basically the same as the briefs we have heard. That is, the recommendations are pretty generally the same. However, there is one basic difference in your suggestions, and this is something I have been trying to get at because it seems to me that this is the purpose of delving into these pension plans. Other briefs have suggested benefits similar to those you have proposed and they have also suggested that while the pension fund as it is so constituted could pay higher benefits, it might well be that the railway would have to make a higher contribution, and in some cases it has even been suggested that possibly the amount of the employee's contribution might have to be increased. If I read your brief correctly, you state pretty emphatically that your proposals could be implemented without changing the basis of the present contribution set up. In other words, it can be funded from the pension fund.

Now to make this assertion, I think you must—I know it is difficult to get actuarial figures—have some assumption of the cost of your proposals. Have you an estimated cost of what these proposals would amount to for a year?

• 1150

Mr. Clements: I think without going into long detail about an actuarial report, if the company could afford to pay off \$371 million of the unfunded liability at this last revaluation, why could not they have paid off \$30 million and put the other, in excess of \$300 million, into pension benefits? At least it would be our view that a portion of this \$371 million would be necessary in order to meet the improvements that we have suggested.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, you do not have any estimated costs at all?

Mr. Clements: Not at the present time. We have made some dry runs and when we found out that the railways were proposing this, we made some estimates about what it would probably cost. However, I do not think that is our business here at the present time, because we really have not discussed that with the railway. We have asked about the \$371 million, but we have not said anything about the other part.

Mr. Thomas (Moncton): I know this is important, Mr. Clements, but what I am trying to resolve and what we, in the Committee, are going to have to resolve is this. I

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Votre mémoire est à peu près dans la même veine que les autres mémoires que nous avons reçus. C'est-à-dire que vos recommandations sont, en gros, les mêmes. Toutefois, je vois une différence essentielle dans vos propositions et j'ai essayé de l'aborder parce qu'il me semble que c'est là l'occasion d'approfondir la question de ce régime de pensions. D'autres mémoires ont préconisé des prestations semblables à celles que vous proposez, ils ont également laissé entendre que la caisse de pensions, telle qu'elle est constituée à l'heure actuelle, pourrait accorder des prestations plus élevées, il se pourrait fort bien que les chemins de fer devraient augmenter leur contribution et, dans certains cas, l'on a été jusqu'à proposer que la cotisation des employés devrait également être accrue. Si je comprends bien votre mémoire, vous affirmez, de façon catégorique, que vos propositions pourraient être mises en œuvre sans modifier le système actuel de cotisation. Autrement dit, la caisse de pensions se fierait au financement.

Je sais qu'il est extrêmement difficile d'obtenir des chiffres de l'actuariat mais je suppose que pour affirmer cela vous devez au moins avoir une idée du coût qu'entraînerait la réalisation de ces propositions au cours d'une année?

M. Clements: Sans entrer dans tous les détails d'un rapport d'actuariat, je crois que si la société pouvait verser 371 millions en dettes non fondées à la dernière évaluation, je ne vois pas pourquoi elle n'aurait pu verser 30 millions et affecter l'excédent de 300 millions aux prestations de pensions. A nos yeux, il faudrait au moins qu'une partie de ces 371 millions soit consacrée aux améliorations que nous avons proposées.

M. Thomas (Moncton): Autrement dit, vous n'avez établi aucunes prévisions financières?

M. Clements: Pas pour le moment. Nous avons fait certaines tentatives et lorsque nous avons découvert que c'était là la proposition des chemins de fer, nous avons établi des prévisions quant au coût éventuel. Toutefois, je ne pense pas que ce soit notre affaire, parce que nous n'en avons pas encore discuté avec les chemins de fer. Nous leur avons demandé les explications quant aux 371 millions, mais nous ne leur avons pas parlé du reste.

M. Thomas (Moncton): Je sais que c'est là une question importante, monsieur Clements, mais ce que nous essayons de résoudre et nous devons le faire, c'est la chose suivante.

[Texte]

think you have either stated equivocally in your brief, or at least in one or two places you intimated that when you have approached the railways their comeback has been: "Well we cannot afford it; we would like to do it, but we cannot afford it." I am quite sure that is going to be their comeback to us when they appear before this Committee. They will probably appear with figures and say these proposals are fine, but they are going to cost so many millions of dollars and we cannot pay it. I would like to have something from some of the people requesting these proposals, some figures.

Mr. Clements: I will tell you how we figure they are going to do that. We figured that when we came to Ottawa and put our case before the Parliamentary Committee, or before the Superintendent of Insurance he would call the railways in and ask them for their books and say: "We are going to determine whether they can pay it or whether you cannot."

Mr. Thomas (Moncton): So this is what you are suggesting to this Committee?

Mr. Clements: That is our view.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, take note. In other words, you have no figures that we could use as a guide?

Mr. Clements: Not at the present, no.

Mr. Thomas (Moncton): We have had one or two briefs from pensioners themselves, people already on pension, and both briefs made the statement that they felt once a man went on pension then the union forgot about him. The unions would fight hard for improvements in the pension contract for existing employees, but the pensioners felt that once they are on pension they were the forgotten railroaders. Is this a fair criticism?

Mr. Clements: In my view, I think that would be partially true. However, it is not all the fault of the people representing the employees. Up until the present time the function of most pension boards was to represent the active employee. The pensioners associations have done practically nothing, up until the last year, to make their views known to anyone other than themselves. Our view is that this will probably have to change in future discussions. Many of the people who are on pension today knew nothing about their pension until they were handed a form to say they were retiring in August and the

[Interprétation]

Je crois que dans votre mémoire vous avez fait une ou deux erreurs lorsque vous nous avez dit avoir fait des démarches auprès des chemins de fer et qu'ils avaient répondu: «Nous ne pouvons nous le permettre, nous aimerions vous donner satisfaction, mais c'est impossible». Je suis sûr que c'est là la réponse que les chemins de fer nous donneront lorsqu'ils comparaitront devant le Comité. Ils nous présenteront sans doute des chiffres et nous affirmeront que ce sont là de bonnes propositions, mais qu'elles seront tellement onéreuses qu'ils ne pourront les financer. J'aimerais que les gens qui lancent ces propositions nous donnent quand même certains chiffres.

M. Clements: Je pourrais vous dire comment nous pensons qu'ils vont réagir. Nous pensons que lorsque nous présenterions nos doléances au Comité parlementaire ou au surintendant des assurances, il ferait appel aux chemins de fer et leur demanderait de présenter leurs livres en disant: «Nous allons déterminer si, oui ou non, vous pouvez financer pareils programmes».

M. Thomas (Moncton): C'est donc là votre proposition au Comité?

M. Clements : C'est notre avis.

M. Thomas (Moncton): J'espère que M. le président le remarquera. Autrement dit, vous n'avez aucun chiffre qui pourrait nous donner une orientation?

M. Clements: Pas pour le moment.

M. Thomas (Moncton): Nous avons déjà reçu un ou deux mémoires de personnes à la retraite et ceux-ci indiquaient qu'une fois qu'un individu prenait sa retraite, le syndicat l'oubliait. Les syndicats lutteraient de toutes leurs forces pour obtenir des améliorations aux contrats de pensions des employés en service, mais les retraités avaient l'impression d'être encore une fois délaissés. Pensez-vous que ce soit là une critique bien fondée?

M. Clements: Selon moi, c'est en partie vrai. Toutefois, cela n'est pas entièrement la faute des représentants des employés. Jusque y a peu, la fonction de la plupart des commissions était de représenter les employés en service. Les associations de retraités n'ont presque rien fait pour exposer leurs points de vue à d'autres, jusqu'à l'année dernière. A notre avis, cela devra changer dans les discussions à venir. La plupart des retraités aujourd'hui n'avaient aucune idée de leur régime de pensions jusqu'au moment où on leur a remis une formule les avisant de leur retraite, au mois d'août par exemple, et leur

[Text]

form had to be filled out. We feel, of course, that some of the pensioners now will be retiring at a much younger age and they will be much more knowledgeable about what is going on. They will take a much more active part and it would be our view that we are going to hear a lot more from pensioners. This is where it should start, with the pensioners themselves.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Clements, I think the pensioners have taken this initiative now.

Mr. Clements: Yes, and rightfully so.

Mr. Thomas (Moncton): In fact in their briefs they requested that they be allowed representation on whatever pension board is set up.

Mr. Clements: We have no objection.

Mr. Thomas (Moncton): You have no objection to that? I think one of the objections that someone else raised was that they thought the pensioners could not afford the money to appear on these boards. Is that an insurmountable difficulty?

Mr. Clements: I do not believe it would be. I think the pensioners who had taken an active part in the labour business all their life would not find it too difficult to develop the mechanics and the financial structure to have representation on the board, if this is what they wanted. I do not think we would object to that.

Mr. Thomas (Moncton): You mentioned equal representation between company and employee, would you agree, if it could be arranged, that one of the employee representatives could be a representative of the pensioners?

Mr. Clements: I do not think we would have any objection to that.

Mr. Thomas (Moncton): I have another point, Mr. Clements. You may not have the figures, but of interest to me was your reference to the freeze of hiring between 1929 and 1939 and the result is that you are going to have a lot of people either just on pension, or going on pension in the next year or two, then you are going to have a debt space or a flat space where there will not be so many going out. This, too, will affect the fund and help to build it up.

Mr. Clements: Yes.

[Interpretation]

demandant de remplir cette formule. Évidemment, nous pensons que les personnes seront mises à la retraite bien plus tôt aujourd'hui et qu'elles seront plus au courant de toutes ces formalités. Elles joueront un rôle plus actif et je pense que les pensionnés vont faire entendre leur voix de plus en plus. C'est là que nous devrions commencer, nous devrions commencer avec les retraités eux-mêmes.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Clements, je crois que les retraités ont pris cette initiative.

M. Clements: Oui, et à juste titre.

M. Thomas (Moncton): En fait, dans leur mémoire ils ont exigé une représentation au sein de toute commission de pensions qui pourrait être créée.

M. Clements: Nous n'y voyons aucune objection.

M. Thomas (Moncton): Vous n'y voyez aucune objection? Je crois que quelqu'un a soulevé une objection dans la mesure où les retraités n'avaient pas assez d'argent pour participer à ces commissions. Pensez-vous que ce soit là un obstacle insurmontable?

M. Clements: Non, je ne le crois pas. Je suis persuadé que les retraités qui, toute leur vie, auraient joué un rôle actif dans les relations syndicales n'éprouveraient aucune difficulté à trouver les moyens financiers permettant d'assurer une représentation à la commission s'ils le désiraient. Je ne crois pas que nous pourrions nous y opposer.

M. Thomas (Moncton): Vous avez parlé d'une représentation paritaire pour la société et les employés. Seriez-vous d'accord, si c'était possible, qu'un des représentants des employés soit le délégué des retraités?

M. Clements: Je ne vois pas pourquoi nous nous y opposerions.

M. Thomas (Moncton): J'aurais un autre point à soulever, monsieur Clements. Il se peut que vous n'ayez pas les chiffres, mais vous avez mentionné la stagnation des recrutements entre 1929 et 1939, c'est là une question qui m'intéresse énormément, et il en résulte que beaucoup d'individus viennent de prendre leur retraite ou vont la prendre bientôt, et ensuite vous aurez une période stable où il n'y aura pas tellement de gens qui prennent leur retraite, ce qui aura nécessairement des conséquences favorables sur la caisse.

M. Clements: Oui.

[Texte]

1155

[Interprétation]

Mr. Thomas (Moncton): Have you any figures, for example, of how many employees would be retiring in the next year or two? At least anyone hired up to 1929 would most of them be going out?

M. Thomas (Moncton): Disposez-vous des chiffres, par exemple, sur le nombre d'employés qui prendraient leur retraite dans les deux prochaines années? Au moins en ce qui concerne tous ceux qui ont été recrutés jusqu'en 1929, pensez-vous que la plupart d'entre eux vont prendre leur retraite?

Mr. Clements: I do not have this immediately available, but it is available. We know from time to time how many are going to retire.

M. Clements: Je n'ai pas avec moi les chiffres dont vous parlez, mais nous pouvons nous les procurer. De temps en temps, nous savons combien d'employés vont prendre leur retraite.

Mr. Thomas (Moncton): It would be quite a large number?

M. Thomas (Moncton): S'agirait-il d'un nombre important?

Mr. Clements: We know their age groups. We are examining from time to time early retirements and so on, and this is not a fact that is too difficult to obtain. We can do that anytime.

M. Clements: Nous connaissons leur catégorie d'âge. De temps en temps, nous examinons les retraites anticipées, etc. et ce n'est pas là une donnée très difficile à obtenir. Nous pouvons le faire à n'importe quel moment.

Mr. Thomas (Moncton): That is all, thank you.

M. Thomas (Moncton): C'est tout, je vous remercie.

The Chairman: Mr. Guay, you are next.

Le président: Monsieur Guay, vous avez la parole.

M. Guay (Lévis): Monsieur Clements, je tiens d'abord à vous féliciter pour nous avoir présenté un mémoire dans les deux langues, ce qui est fort rare. Pour cette raison, je l'exprimerai en français.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Clements, first of all, I want to congratulate you for having submitted your brief in both languages, which occurs very seldom.

M. Clements: Je comprendrai...

Mr. Clements: I will understand—why I shall speak in French now.

M. Guay (Lévis): Monsieur Clements, j'aimerais connaître le nombre de membres que vous représentez, aujourd'hui.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Clements, I would like to know the number of people you represent here, today?

Mr. Clements: Approximately 65,000.

M. Clements: Environ 65,000 membres.

M. Guay (Lévis): Combien y a-t-il d'associations d'employés de chemins de fer, du Canadian National, disons?

Mr. Guay (Lévis): How many associations of railway employees are there within the Canadian National?

Mr. Clements: Approximately 20 to 25.

M. Clements: Quelque 20 ou 25.

M. Guay (Lévis): Avant de présenter un mémoire devant le comité, ces associations se sont-elles consultées pour faire l'unanimité? Je crois déceler certaines divergences d'opinion comme M. Allmand le disait tout à l'heure.

Mr. Guay (Lévis): Before submitting the brief before our Committee, did these associations consult to reach a unanimous point of view? As Mr. Allmand told us one moment ago, I feel there are some different views.

En ce moment, il n'y a pas d'unité de pensée. Certaines questions reflètent la pensée de 50 p. 100 ou de 75 p. 100 des gens. En fait, cela varie d'un mémoire à l'autre. Y a-t-il eu consultation préalable?

At the moment, there is no unanimity. There are some suggestions for 50 per cent or 75 per cent and, in fact, it varies a great deal from one brief to the other. Was there any previous consultation?

Mr. Clements: At all our General Chairman's Association meetings the motions are unanimous and that is the way the structure is developed.

M. Clements: A toutes les réunions de notre association, les propositions sont adoptées à l'unanimité. C'est là notre usage.

[Text]

M. Guay (Lévis): Lors de la préparation de ce mémoire, y a-t-il eu consultation des groupes de pensionnés ou autres ou un système de consultation est-il en train d'être créé pour favoriser une relation plus étroite entre les associations d'employés et les associations de pensionnés?

• 1200

Mr. Clements: The representatives of the pensioners on occasion have appeared at our General Chairman's Association meetings and what will happen in the future will depend a great deal on what happens here with this Committee, I suspect, because the pensioners up until the present time have not really taken too active a part in our Association. Likely this will come about in the future. We have had people at our Association meetings deliver addresses on their behalf.

M. Guay (Lévis): Il ne s'agit pas d'un groupe ou de personnes parlant au nom d'un groupe; ce sont simplement des individus qui sont allés à vos réunions et qui ont fait des présentations.

Mr. Clements: No. We had representatives of the pensioners in the Province of Quebec, for example, who came to our meeting and represented the Quebec Pensioners Association.

M. Guay (Lévis): J'ai posé la question, monsieur le président, tout simplement parce que le mémoire traite de l'administration du fonds de réserve et de la participation plus grande des employés de chemin de fer au Conseil des pensions, alors qu'on sait bel et bien qu'une grande partie de l'argent qui y fructifie présentement provient des cotisations versées par ceux qui sont présentement pensionnés.

Mr. Clements: That is true.

M. Guay (Lévis): Quelle proportion de ce fonds provient de ceux qui sont présentement employés, et quelle proportion vient des pensionnés?

Mr. Clements: No.

M. Guay (Lévis): Est-ce qu'il serait possible de le savoir?

Mr. Clements: Yes, you could get it, sure.

M. Guay (Lévis): Vous faites 8 recommandations au Comité. Quel serait, d'après vous, le meilleur moyen d'obtenir les changements que vous recommandez?

Mr. Clements: The purpose of our appearing here is that in our view the best way to

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): At the preparation of this brief, have there been any consultations between the various pensioners groups or others. Or any consultation system being established in order to promote a closer relationship between employee associations and pensioner associations?

M. Clements: Les représentants des retraités ont à l'occasion participé aux réunions de la «General Chairman Association» et l'avenir dépendra beaucoup de ce qui se passera au sein de votre Comité, j'imagine, car jusqu'à présent les retraités n'ont pas joué un rôle très actif dans notre association. Ce sera peut-être le cas à l'avenir. Au cours de nos réunions, certains ont parlé en leur nom.

Mr. Guay (Lévis): It is not a question of a group or persons speaking on behalf of this group, it is simply a question of individuals who attended your meetings and made representation therein.

M. Clements: Non, nous avons eu des représentations de la part des pensionnés de la province de Québec, par exemple, qui ont assisté à notre réunion où ils représentaient l'Association des retraités du Québec.

Mr. Guay (Lévis): I asked this question, Mr. Chairman, simply because the brief mentions the administration of the reserve funds and a greater participation by the railway employees to the Pension Board, while it is very well known that a great part of this money comes from the contribution of those who are at the moment on their pension.

M. Clements: C'est exact.

Mr. Guay (Lévis): What proportion of these funds comes from those who are presently employees and what proportion from those who are presently on their pension?

M. Clements: Je l'ignore.

Mr. Guay (Lévis): Is it possible for you to find out?

M. Clements: Oui, bien sûr.

Mr. Guay (Lévis): You make recommendations to the Committee. What would be in your estimation the best way of bringing about the changes that you recommend?

M. Clements: Si nous témoignons devant votre Comité, c'est qu'à notre avis la meil-

[Texte]

et the improvements would be to have the railway appear before this Committee and ask them the same questions you are asking us. I do not think there is any doubt about that.

M. Guay (Lévis): Soyez sans crainte, on va leur poser cette question. Mais selon vous, que devrions-nous recommander au ministre des Transports et à la Chambre pour régler ce problème-là. La solution ne serait-elle pas de prendre le plan de pension négociable et de l'intégrer au contrat de travail, tel que recommandé par les Travailleurs unis des transports, section de Québec.

Mr. Clements: The matter of whether the pensions are negotiated is a matter for discussion with the various organizations. The best way to get these things implemented into our particular plan at the present time, would be to have the Railways appear here and make them substantiate their position that they do not have the ability to pay. We feel that they do.

M. Guay (Lévis): Vous demandez à assurer l'administration du fonds de pension, en fait c'est le contrôle du fonds de réserve que vous demandez. Y a-t-il des endroits où les employés administrent eux-mêmes les réserves du fonds de pension?

Mr. Clements: Yes, to my knowledge there are. I think in our particular case we certainly are asking for more representation on the Board and we want our voice heard. We do not feel that under the present set-up, if Railways are going to continue to do what they are doing right now, that it is anything but an exercise in futility. If the Railway says, "We are not going to pay", and we say, "You are" and one thing and another this is not good enough. We want an assessment of the situation and proper participation on the Board and we want our voice heard there.

M. Guay (Lévis): Dans votre mémoire, vous dites que vous avez déjà présenté, à une réunion du Conseil des pensions, trois propositions et qu'elles furent rejetées toutes les trois.

Est-il arrivé que vous ayez réussi à faire adopter des motions, même si vous étiez en minorité?

Mr. Clements: Not of this nature, no. We have had recommendations about individuals who had applied to the Board because they were not properly canvassed or something

[Interprétation]

leure façon de nous assurer que les modifications soient apportées, c'est de citer la compagnie de chemin de fer à titre de témoin et lui poser cette question même que vous nous avez posée. Il n'y a, à mon avis, aucun doute là-dessus.

Mr. Guay (Lévis): Have no fear, we will do that. But what, in your estimation, should we recommend to the minister of Transport and to the House in order to settle this problem? Would the solution not be maintaining the Pension Plan negotiable and to integrate it to the collective agreement, according to the request made by the United Transport Workers, Quebec local?

M. Clements: Savoir si la retraite doit être sujette à négociation est une question qu'il convient de discuter avec les diverses associations. La meilleure façon de voir à ce que ces mesures soient réalisées dans votre régime particulier en ce moment serait de citer au titre de témoin les chemins de fer et de demander de justifier leur incapacité de payer. A notre avis, ils sont capables de payer.

Mr. Guay (Lévis): You are requesting the administration of the Pension fund, in fact it is the control of this reserve fund that you are requesting. Do you know of any place where the employees administered the Pension reserved fund?

M. Clements: Oui, à notre connaissance il y en a. Mais dans notre cas en particulier, sans contredit, nous demandons plus ample représentation à la Commission et nous voulons faire entendre notre voix. Dans la présente situation, si les chemins de fer doivent continuer à agir comme ils le font présentement, c'est absolument inutile. S'ils disent: «Nous ne paierons pas», et que nous disons: «Vous allez payer», et cette chose-ci et cette autre chose-là, ce n'est pas suffisant. Nous voulons que la situation soit proprement évaluée que nous puissions participer à l'activité de la Commission et nous voulons faire entendre notre voix.

Mr. Guay (Lévis): In your brief, you mentioned that you have already submitted to a meeting of the Pension Board three proposals which were all rejected.

Did you ever manage to have your motion agreed to, although you were a minority?

M. Clements: Pas de cette nature, non. Nous avons fait des recommandations au sujet de personnes qui avaient fait une demande à la Commission parce que leur cas

[Text]

like that, but not of this magnitude. These motions were put this way for a particular purpose, in order to determine whether the Railways would, in fact, entertain a motion at the Board, a properly put motion, and what kind of a vote they would put on it. Then, also, we wanted to meet the President and advise him that we wanted these put to the Board of Directors. This is what we did.

• 1205

M. Guay (Lévis): Lorsque est arrivé le temps de changer les plans de pension, comme celui de 1959, celui de 1935, est-ce à la suite de pressions que les associations ont faites ou si le changement est venu de l'initiative des Chemins de fer nationaux?

Mr. Clements: No. I think it was primarily the pressure that was put on the Railways to adjust the plan the same as we are doing now.

M. Guay (Lévis): Donc, vous avez une certaine influence au sein du Conseil des pensions.

Mr. Clements: Oh, yes. We feel that we have some influence but we do not have any reason to state that we can go there and recommend that they do this and they have to do it. This is the position that we are in today.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur le président. Je reviendrai cet après-midi.

Le président: Monsieur Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Clements and Mr. Chairman, when you made recommendations to the Board down through the years naturally you were outvoted because it was four to three. The General Chairman may negotiate contracts, working conditions with the Company, but have you ever laid the pension recommendations on the negotiating table?

Mr. Clements: No.

Mr. Turner (London East): Have you ever tried?

Mr. Clements: No.

Mr. Turner (London East): Why?

Mr. Clements: Up until the present time, it was not part of the function of our wage notice.

[Interpretation]

avait été mal établi ou quelque chose de ce genre, mais non pas de cette importance. Ces motions ont été présentées de cette façon pour une raison bien définie, soit en vue de déterminer si oui ou non les chemins de fer, de fait, étudieraient une motion au Conseil, une motion présentée dans les formes et quel serait le vote qui en résulterait. En outre, nous voulions rencontrer le président et lui dire que ces mesures soient présentées au Conseil de direction, voilà ce que nous avons fait.

Mr. Guay (Lévis): When the moment arrived to change the Pension Plans like that of 1959 and 1935, were these changes the result of pressures from the associations or were they on the initiative of the CN?

M. Clements: Non. Il s'agissait plutôt de pression exercée comme nous le faisons présentement auprès des chemins de fer pour rajuster le régime.

Mr. Guay (Lévis): So you do have a certain influence within the Pension Board?

M. Clements: Oui, nous croyons exercer une certaine influence mais nous n'avons aucune raison de déclarer que nous pouvons aller là et recommander certaines mesures et que ces gens les appliqueront. Voilà justement la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Chairman. I shall be back this afternoon.

Mr. Chairman: Mr. Turner.

M. Turner (London East): Monsieur Clements, monsieur le président, lorsqu'au cours des années vous avez fait des recommandations à la Commission, vous avez été naturellement défait vu qu'ils étaient quatre contre vous trois. Le président peut négocier les contrats, les conditions de travail avec la compagnie, mais avez-vous déjà inscrit à l'ordre du jour les recommandations relatives à la pension ou celles négociées.

M. Clements: Non.

M. Turner (London-East): Aviez-vous déjà essayé?

M. Clements: Non.

M. Turner (London-East): Pourquoi?

M. Clements: Jusqu'ici, ce n'était pas une des fonctions relatives au salaire.

[texte]

Mr. Turner (London East): The employees think that the Brotherhood have definitely let them down in the past 20 years on the pension. Their argument is that the General Chairmen's Association said that we could do nothing because we were outvoted. However, a parliamentary committee with a little prodding has brought this problem to the forefront. Why did you not try this? You have generated three or four strikes in the last 20 years in the Canadian National. Why did you not make it a term of bargaining?

Mr. Clements: I was not always a representative of the Canadian National Railways General Chairmen's Association and I have nothing to do with the history of that other man as a labour representative in our own organization. This is a popular concept at this time; it was not a popular concept years ago. I can remember the days when nobody in the work-a-day field envisaged getting a pension at all.

Mr. Turner (London East): I can go back to the year 1949 when there was a move afoot in southwestern Ontario to do something about the pension.

Mr. Clements: Yes. I think up until 1947 railway employees were not allowed even to contribute in the 1935 plan until they had 10 years' service.

Mr. Turner (London East): That is right.

Mr. Clements: So pensions have been a rather hit and miss sort of deal right from the beginning. Now we are getting into a position where pensions are going to have to be a functional part of a railroad employee's everyday life.

Mr. Turner (London East): Do you believe pensions should be negotiable at the time of the opening of a contract?

Mr. Clements: I am here as the General Chairmen's Association and as I said before I have no directive to that effect.

Mr. Turner (London East): Is it not possible the Company would use this as a lever to lower your raise?

Mr. Clements: I could not say.

Mr. Turner (London East): It is possible though.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Les employés trouvent que la fraternité les a nettement négligés au cours des vingt dernières années en ce qui se rapporte à la pension. Ils prétendent que l'Association des présidents généraux disait qu'elle ne pouvait rien faire vu les mises au vote, elle était battue. Toutefois, un comité parlementaire fait part de quelques explorations, a remis son problème au premier plan. Pourquoi n'avez-vous pas essayé de le faire? Vous avez organisé trois ou quatre grèves du Canadien National au cours des dernières années. Pourquoi n'en avez-vous pas fait un objet de négociation?

M. Clements: Je ne suis pas toujours un représentant de l'Association des présidents généraux des chemins de fer nationaux et je n'ai guère été mêlé à ces histoires autrement qu'à titre de délégué des employés dans notre association. Aujourd'hui c'est un concept qui est populaire; il ne l'était pas il y a quelques années. Je me souviens du temps où personne parmi les employés embauchés au jour le jour ne pensait à obtenir quelque pension que ce soit.

M. Turner (London-Est): Je puis revenir en arrière, en l'année 1949, lorsque déjà on prenait dans le sud-ouest de l'Ontario des mesures relatives à la pension.

M. Clements: Oui. Je crois que jusqu'à 1947, les employés de chemin de fer n'avaient même pas le droit de contribuer au régime de 1935 tant qu'ils n'avaient pas dix ans de service.

M. Turner (London-Est): C'est exact.

M. Clements: De sorte que cette question de pension a toujours été difficile depuis le début. Maintenant nous en venons à un moment où cette question de retraite sera une partie fonctionnelle de la vie de chaque jour des employés de chemins de fer.

M. Turner (London-Est): Croyez-vous que lors de la réouverture des négociations la question de la retraite devrait être négociable?

M. Clements: Je représente aussi l'Association des présidents généraux et comme je l'ai dit tantôt on ne m'a donné aucune directive en ce sens.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas possible que la compagnie utilise cet argument pour réduire votre salaire?

M. Clements: Je ne saurais dire.

M. Turner (London-Est): Mais ce n'en est pas moins possible.

[Text]

Mr. Clements: Pardon me?**Mr. Turner (London East):** It is possible.

Mr. Clements: I do not think it would be any more possible than it is in our previous wage notices. We are quite aware of the fact that when we serve a wage notice, that part of the calculations going into the settlement will be what it is going to cost the Railways in increased pensions; we know that. I do not think it would be any different except, if we did put it in as part of our contract, we would also know what this was going to be at the same time.

Mr. Turner (London East): I have talked to a lot of employees and some agree that it should be negotiated, and others say "No".

Mr. Clements: It is a highly conjectural point, is it not? It depends on who you are, it depends on how close you are to retirement and how much of a pension you figure you are going to get, and so on.

Mr. Turner (London East): When the Canada Pension Plan was made law in this country it was stated by several ministers that the Canada Pension Plan was introduced as a supplement to existing pension plans. The General Chairmen's Association met and most employees across this nation felt that by paying a few dollars extra per year they would get this on top of their CNR pension plan. I attended several meetings and this is what everybody was led to believe. Overnight it was changed just like this, it was integrated. When the General Chairmen had this meeting, do you know if any General Chairmen walked out of this meeting?

Mr. Clements: I do not recall, but it was not integrated, it was co-ordinated to start with. The second part of your question is that the decisions made at those meetings are on behalf of their employees and we trust they have met with their employees and have come to the Association with a properly constituted recommendation.

● 1210

The general viewpoint at that time was that the employees would have a considerable deduction off their cheque if they stacked pensions along with their other commitments and that a lot of employees felt they did not want to have this particular deduction off their cheque, to live on what might be a

[Interprétation]

M. Clements: Pardon?**M. Turner (London-Est):** C'est possible.

M. Clements: Pas plus, à mon avis, que ne l'était autrefois. Nous savons très bien que lorsque nous signifions notre intention de négocier à nouveau la question des salaires automatiquement, on tiendra compte de ce qu'il en coûte pour augmenter la pension; nous ne l'ignorons pas. Je ne crois pas que ce serait autrement, sauf si nous faisons cette question une partie intégrale de la convention, nous saurions ce qui en est.

M. Turner (London-Est): J'ai parlé à plusieurs employés et certains d'entre eux croient que la pension devrait être l'objet de la négociation et d'autres prétendent qu'elle le devrait pas.

M. Clements: C'est une question qui prouve énormément à conjecture, n'est-ce pas? Tout dépend de qui vous êtes, tout dépend du temps qui vous sépare de la retraite et combien vous prétendez toucher lors de votre retraite, etc.

M. Turner (London-Est): Lorsque le Régime de pensions du Canada est devenu Loi, plusieurs ministres ont affirmé que le Régime des pensions a été introduit à titre de complément au plan de retraite qui existait déjà. L'Association des présidents généraux s'est réunie et la majorité des employés dans ce pays estimaient qu'en versant quelques dollars de plus cette année, ils toucheraient cette retraite en plus de celle que leur assure le CN. J'ai assisté à plusieurs réunions et c'est ce que leur a laissé croire à tous. Puis, du jour au lendemain, tout a changé, on l'a intégré. Lors de la réunion des présidents généraux, vous souvenez-vous si des membres ont quitté la salle?

M. Clements: Je ne me souviens pas mais n'y a pas eu d'intégration, il y a eu d'abord la coordination. La deuxième partie de votre question est à l'effet que les décisions prises lors de ces réunions sont à l'avantage des employés et nous espérons qu'ils ont rencontré les employés et se sont présentés à l'association avec une recommandation rédigée dans les termes propres.

En ce temps-là on pensait généralement que les employés essaieraient une déduction appréciable de leur chèque s'ils s'engageaient dans une pension en plus des autres déductions, un nombre d'employés préféreraient ne pas voir cette déduction faite de leur chèque, afin de vivre le cas échéant et s'ils vivaient assés

[Texte]

luxury pension if they ever got that far. This was their decision; it is not ours as an Association. The general chairmen come and recommend this; that is how it is done.

Mr. Allmand: Could I ask a supplementary question?

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: In answer to Mr. Turner you said the pensions were not integrated but were co-ordinated.

Mr. Clements: Right.

Mr. Allmand: What is the difference between co-ordinated and integrated, because most people describe it as integrated?

Mr. Clements: An integrated pension clause—I do not want to get into the mechanics of this—is that they can adjust your pension without getting involved with the Canada Pension Plan. On an average basis if you choose to retire early, a co-ordinated plan has to take into consideration some other pension plan like the Canada Pension Plan, and this is what we did. It is co-ordinated between the Canada Pension so that if there is an adjustment in that plan, the type of co-ordination will be applied either upward or downward as the case may be: that is called co-ordination. Integration is an average pension based on a series of factors within the structure of their own pension plan.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, did the employees of the Canadian National Railways have a vote or their choice of whether they wanted integrated or stacked pensions?

Mr. Clements: We had a choice in as much as the railways at the time took the stand that if we stacked them they would divide the plan, and that put the pressure on the people to reverse their decisions. Until that time most employees felt they could afford the stacking but when they said they were going to divide the plan, a lot of people changed their minds. A meeting was held at which we were given a directive to go to the Board and tell them we would accept co-ordination.

One of the things about co-ordination was the railway's commitment to us that they would keep our pension reasonably in line

[Interprétation]

longtemps, au moyen de cette riche pension. Ce fut leur décision; et non pas la nôtre au titre d'association. Les présidents généraux viennent et font cette recommandation; voilà comment la chose se produit.

M. Allmand: Pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Vous avez répondu à M. Turner que les pensions n'avaient pas été intégrées mais coordonnées.

M. Clements: C'est exact.

M. Allmand: Quelle est la différence, car la plupart des employés décrivent ce processus par le mot «intégré»?

M. Clements: Une clause d'intégration de pensions—je ne veux pas entrer ici dans les détails—permet de rajuster la pension sans s'engager dans le régime de pensions du Canada. De façon générale, si quelqu'un décide de prendre tôt sa retraite, un régime coordonné doit tenir compte des autres régimes de pensions comme celui du Canada et c'est ce que nous avons fait. Le régime de retraite est coordonné avec le Régime de pensions du Canada de sorte que s'il y a un rajustement dans ce régime, le genre de coordination sera réalisé vers le haut ou vers le bas, suivant le cas: c'est ce qu'on appelle la coordination. L'intégration consiste en une pension moyenne fondée sur un ensemble de facteurs au sein de la structure de leur propre régime de retraite.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Les employés du CN se sont-ils décidés eux-mêmes en faveur d'une pension intégrée ou coordonnée?

M. Clements: Nous avons eu le choix en ce sens que les chemins de fer ont pris vers ce temps l'attitude que si nous superposions les pensions, ils diviseraient le régime et, de ce fait, ils ont incité les employés à renverser leurs décisions. Jusqu'alors, les employés croyaient qu'ils pouvaient se permettre de superposer les pensions mais lorsqu'ils apprirent qu'on était pour diviser le régime, nombre d'entre eux ont changé d'idée. Une réunion fut convoquée au cours de laquelle nous avons reçu la directive de nous rendre auprès de la Commission et de l'informer que nous acceptions la coordination.

Un point qu'il convient de signaler au sujet de cette coordination, c'est que le chemin de fer s'est engagé à tenir notre pension raison-

[Text]

with other similar plans. We feel it is now out of line.

Mr. Turner (London East): In your opinion how much money does the company save by having the CN and Canada Pension integrated? Do they save any money?

Mr. Clements: I would not be prepared to say they save anything in that way, the way you put it.

Mr. Turner (London East): If it were stacked would it cost the CNR money?

Mr. Clements: I do not believe it would cost them any more in that sense. It would cost them more in as much as they would have to divide the plan and so on, it would be a duplication of administrative costs and things like that. But I could not give you the actual cost factors for pensions one way or the other.

Mr. Turner (London East): You say you had problems when you were negotiating with the company; why did you not go back to the men to see what they wanted?

Mr. Clements: We did.

Mr. Turner (London East): How?

Mr. Clements: To my knowledge the general chairmen talked it over with their various members and let their voices be heard at a special meeting they called.

Mr. Turner (London East): I disagree with you there, sir. If the Canada Pension were stacked on top of the CNR Pension Plan, in 1976 after the Canada Pension Plan had been in effect for 10 years, would an employee of the Canadian National Railways get \$110 plus his CNR pension plus his old age pension?

Mr. Clements: Right.

Mr. Turner (London East): Most of the employees I know think it should be stacked because this is one of our problems right now—if we had gone with the stacked plan we would naturally have \$110 plus the \$79 plus the CNR Pension Plan. This is what they believe we should have.

Mr. Clements: It all depends on the age group you are in, does it not? It all depends on your organization. If your organization has a group of young people, they are not inter-

[Interpretation]

nablement de pair avec les autres régimes similaires. Nous estimons que cette pension est maintenant hors pair.

M. Turner (London-Est): A votre avis, combien la compagnie économisera-t-elle d'argent en intégrant le régime de retraite du CN au plan de pensions du Canada? Économise-t-elle de l'argent?

M. Clements: De la façon que vous présentez l'affaire, je ne serais pas prêt à dire qu'il épargne de l'argent.

M. Turner (London-Est): Si la pension était superposée, en coûterait-il de l'argent au CN?

M. Clements: Je ne crois pas qu'il en leur coûterait plus cher. Les frais proviendraient du fait qu'il leur faudrait diviser le régime et ainsi de suite; il y aurait là double emploi du point de vue administratif. Toutefois, je ne saurais vous donner les frais actuels du régime de retraite, dans un cas ou dans l'autre.

M. Turner (London-Est): Vous dites que vous avez fait face à un problème lors de vos négociations avec la compagnie; pourquoi ne pas avoir demandé alors aux employés ce qu'ils voulaient?

M. Clements: Nous l'avons fait.

M. Turner (London-Est): Comment?

M. Clements: En autant que je sache, les présidents généraux en ont causé avec leurs divers membres qui ont pu manifester leur préférence lors d'une réunion convoquée à cette fin.

M. Turner (London-Est): Je ne suis pas d'accord avec vous sur ce point. Si le plan de pensions du Canada était superposé au régime de retraite du CN, en 1976, lorsque le Régime de pensions du Canada aurait été en vigueur pendant 10 ans, l'employé du CN toucherait-il \$110 plus sa pension du CN plus sa pension de vieillesse?

M. Clements: Oui.

M. Turner (London-Est): La majorité des employés que je connais estiment que le régime de pensions devrait être superposé car c'est précisément là l'un de nos problèmes en ce moment-ci; nous avons superposé le régime, nous aurions naturellement \$110, plus le \$79 plus la pension du CN. C'est ce qu'il croient que nous devrions avoir.

M. Clements: Tout dépend, n'est-ce pas du groupe d'âge où vous vous trouvez? Tout dépend aussi de votre association. Si votre association rassemble des jeunes gens, ils n'

[Texte]

ested in what they are going to get at age 65, they are interested in paying off their mortgage.

1215

Mr. Turner (London East): This is right.

Mr. Clements: If the members of your organization are older they are going to subscribe to the theory that they want as much pension as they can get because they are closer to pensionable age.

Mr. Turner (London East): I can see this in my experience with the brotherhoods; when your members are under the age of 40 they are interested in the bucks in the pocket and once you tip the scales at 40 the employee thinks he will be on pension in a few years and thinks the other way.

Mr. Clements: That is right.

Mr. Turner (London East): Most of the employees did not go into the new changes in the plans because they were paying off a mortgage, sending their kids to university and school; this is the reason. I agree with you: once the changes are made we should allow all employees to go back.

Mr. Clements: We noticed over the years that it used to be 55 before people got to this point. Now you are getting older quicker and this starts about 40, as you say, or 45. But this is one of the things that has changed over the years.

Mr. Turner (London East): Do you agree that an employee who wants to build a house or buy a house should obtain some of the mortgage money from the CNR Pension Plan?

Mr. Clements: We make mortgage money available through the Central Mortgage and Housing Corporation which we feel is the proper facility.

Mr. Turner (London East): Do you believe the individual employee should be allowed to do this?

Mr. Clements: He can avail himself of a loan from Central Mortgage and Housing and we feel this is a proper administration of our fund in moneys of this kind.

Mr. Turner (London East): Have you any objection to the CNR borrowing money from

[Interprétation]

sont pas tellement intéressés en ce qu'ils retireront à l'âge de 65 ans; ce qui les intéresse, c'est d'amortir au plus tôt leur hypothèque.

M. Turner (London-East): C'est exact.

M. Clements: Si les membres de votre association sont plus âgés, ils souscriront à la théorie qui veut assurer à l'employé une pension aussi élevée que possible, parce que, précisément, ils se rapprochent de l'âge de la retraite.

M. Turner (London-East): J'ai connu cela au cours de mes rapports avec la Fraternité; quand les membres ont moins de 40 ans, ils s'intéressent aux dollars qu'ils ont en poche et une fois dépassé cet âge l'employé se met à songer qu'il sera bientôt à sa retraite et pense tout autrement.

M. Clements: C'est exact.

M. Turner (London-East): La majorité des employés n'ont pas souscrit à ces nouvelles modifications apportées au régime car ils amortissaient une hypothèque, envoyaient leurs enfants à l'université ou au collège; voilà la raison. Je suis d'accord avec vous: une fois apportées les modifications, il nous faudrait permettre aux employés de revenir.

M. Clements: L'expérience des années nous a permis de noter que les gens devaient être âgés de 55 ans avant de venir à ce point. Mais aujourd'hui on vieillit plus vite, et ces préoccupations naissent, comme vous dites, vers l'âge de 40 ou 45 ans. C'est une de ces choses qui change avec les années.

M. Turner (London-East): Convenez-vous que l'employé qui désire se construire une maison ou en acheter une devrait tirer une partie du montant de son hypothèque du régime de pensions du CN?

M. Clements: Cet argent lui est assuré par l'intermédiaire de la Société centrale d'hypothèques et de logement, qui est l'organisme qualifié à ce titre.

M. Turner (London-East): A votre avis, l'employé devrait-il pouvoir se prévaloir de cet argent?

M. Clements: Il peut se prévaloir d'un prêt de la Société centrale d'hypothèques et de logement et nous estimons que c'est l'organisme pertinent pour affecter les fonds qui, dans notre caisse, sont préposés à ces fins.

M. Turner (London-East): Vous objectez-vous à ce que le CN emprunte de l'argent du fonds

[Text]

the Canadian National Railways Fund at a reasonable rate of interest?

Mr. Clements: We do not care where they put the money as long as it earns good money and it is guaranteed. One of the problems we have had over the years is that we had such a large amount of money in bonds until recently that did not earn very much and it was not really a good pension investment in that sense. Now that the scale has tipped the other way I think our fund is invested in pretty fair returns and every year our reports show that we are doing fairly well on that particular basis. But it will be a while before it reflects any real substantial growth in the Fund.

Mr. Turner (London East): A final question, Mr. Chairman.

Mr. Clements, actually you want equal representation on the Board; do you have any objection to the Minister of Labour or the Minister of Transport appointing the chairman?

Mr. Clements: I do not think so.

Mr. Turner (London East): Thank you.

Mr. Clements: An impartial chairman would be acceptable to us.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Turner (London East): Are you aware of a Supreme Court rule against integration of pension plans? This is the Supreme Court of Canada's rule that the Hudson Bay Mining and Smelting Company Limited of Flin Flon, Manitoba, cannot integrate its pension plan with the Canada Pension Plan.

Mr. Clements: I am aware of that.

Mr. Turner (London East): You are aware of that. Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Clements, you made an assertion that an employee who takes his pension goes through a lowering of standard of living on retirement. To eliminate this anomaly, what would you consider to be a fair retirement?

Mr. Clements: If I understand your question correctly, I stated in my earlier remarks that a railway employee's pension begins to deteriorate the day he retires. Are you referring to this?

Mr. Trudel: Yes, you mentioned they were subjected to a lower standard of living

[Interpretation]

des chemins de fer nationaux à un taux raisonnable d'intérêt?

M. Clements: Qu'importe où il place l'argent pourvu qu'il s'agisse d'un placement sûr et qui rapporte. L'un des problèmes que nous avons eu au cours des années, c'est que nous avions investi trop d'argent dans des obligations qui rapportaient peu et qui, en ce sens ne constituaient pas un bon placement pour la retraite. Maintenant que la balance incline de l'autre côté, je crois que notre caisse est investie à un taux assez honnête et chaque année notre rapport financier montre que nous nous en tirons assez bien sur ce point. Mais il faudra encore un certain temps avant que notre caisse montre une croissance appréciable.

M. Turner (London-Est): Une dernière question, monsieur le président.

Monsieur Clements, vous voulez une somme une représentation égale sur la commission; vous objectez-vous à ce que le ministre du Travail ou celui des Transports nomme le président?

M. Clements: Non, je ne crois pas.

M. Turner (London-Est): Merci.

M. Clements: Tout président objectif nous conviendra.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Turner (London-Est): Savez-vous que la Cour suprême a rendu une décision contre l'intégration des régimes de pensions? Il s'agissait de la *Hudson's Bay Mining and Smelting Company Limited*, Flin Flon, Manitoba qui n'a pu intégrer son régime de retraite avec le plan des pensions du Canada.

M. Clements: Je sais.

M. Turner (London-Est): Vous savez. Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Vous affirmez, monsieur Clements, qu'un employé qui prend sa retraite subit automatiquement une réduction de son niveau de vie. Pour pallier à cette anomalie, quelle serait, à votre avis, une retraite juste?

M. Clements: Si je saisis bien votre question, j'ai dit plus tôt que la pension d'un employé de chemins de fer commence à s'amincir du jour où il prend sa retraite. Est-ce ce à quoi vous faites allusion?

M. Trudel: Oui, vous avez mentionné qu'ils étaient assujettis à un niveau de vie moins

Texte]

because they were on pension. I believe the inference was that inflation and other factors came into play.

Mr. Clements: Until the present time—and I am talking about this decade we are living in now, particularly the last five years—it was fairly common for a railway employee to retire and retrench. In the present economic climate we live in we did not feel it should be necessary for anyone to retire from the railway and then go into an operation of retrenching. We feel they can adjust their standards of living; they might have to give up a 10 or 15-room home or something like this if they had a large family, but ultimately they should be able to enjoy the years of retirement. But it cannot be done if the employee's pension under the present set of rules deteriorates the minute he retires.

Mr. Trudel: Then let me ask you another question. I believe you mentioned that several employees did not choose to participate in the prior plan, not the latest one.

Mr. Clements: That is right.

Mr. Trudel: And if you have such an employee who has decided to purchase annuities or other investment forms, what protection would this man have today against the same problems?

Mr. Clements: I think the responsibility lies with us and with the companies. Until this year we did very little to encourage employees or properly advise them to get into pensions like ours. In the 1959 plan, when we opened it in the Canadian National Railways, a selling job as such was not done on the scale that some people think. But certainly there were many good people who went across the system. But then there were the hard-core people like these in the Maritimes who needed a first-class selling job done here. It was not just good enough with the philosophy we used to have: well, you have his choice and it is your democratic right and you have the right to vote yourself out of existence if you want to; this is not the proper climate today. If the plan were reopened we feel these people probably could be convinced, as we did in some areas, that they just could not afford to be without a pension.

[Interprétation]

élevé parce qu'ils étaient à leur retraite. J'ai présumé que vous faisiez allusion à l'inflation et à d'autres facteurs qui entrent en jeu.

M. Clements: Jusqu'à présent—je parle de la décennie dans laquelle nous vivons, plus particulièrement les cinq dernières années—il était assez commun de voir un employé de chemins de fer prendre sa retraite et subir une certaine réduction de son niveau de vie. Mais dans la conjoncture économique dans laquelle nous vivons présentement, nous n'avons pas pensé qu'il serait nécessaire pour qui que ce soit de prendre sa retraite du chemin de fer et de commencer à réduire ainsi son niveau de vie. Nous pensons qu'ils peuvent ajuster leur niveau de vie; peut-être leur faudrait-il abandonner cette résidence de 10 à 12 pièces où ils ont élevé leur famille nombreuse mais ultimement ils devraient pouvoir jouir de leurs années de retraite. Mais il leur est impossible de ce faire lorsque, en vertu des présentes circonstances, leur pension se détériore à compter du moment où ils prennent leur retraite.

M. Trudel: Laissez-moi alors vous poser une autre question. Vous avez dit je crois que nombre d'employés avaient préféré ne pas participer au régime antérieur non le dernier.

M. Clements: C'est exact.

M. Trudel: Et de tels employés, qui ont préféré acheter des rentes viagères ou effectuer d'autres placements, quelle protection leur serait assurée aujourd'hui contre ce même problème?

M. Clements: Je crois que la responsabilité nous incombe et incombe à la compagnie. Jusqu'à cette année, nous avons pris très peu de mesures propres à inciter les employés ou à les conseiller de participer à un régime de retraite comme le nôtre. Lorsque, en 1959, les chemins de fer nationaux ont lancé leur régime de retraite, ils ne l'ont pas annoncé autant que certaines personnes le croient. Mais il y a eu plusieurs bonnes gens qui ont été à travers le régime. Mais alors, il s'agissait de personnes à l'écorce dure, comme les gens des provinces Maritimes, à qui il aurait fallu annoncer la chose suivant un programme de publicité de première classe. La philosophie à laquelle nous souscrivions alors ne suffisait pas. On avait beau dire: vous avez le choix et c'est votre droit dans la jeune démocratie de voter pour ou contre comme vous voudrez; ce n'était pas l'attitude qu'il aurait fallu aujourd'hui. Si ce régime était réouvert, nous croyons qu'il aurait probablement moyen de persuader ces mêmes gens, comme nous avons réussi à le faire dans certains domaines, et

[Text]

[Interpretation]

leur faire comprendre qu'ils ne sauraient passer d'une pension.

• 1220

Mr. Trudel: Then let me ask you another question. I believe throughout your brief you have mentioned the importance of the entire fund being funded.

Mr. Clements: Yes.

Mr. Trudel: Yet you used as an example a fund that you would like to get the same benefits and this particular fund has no fund. I am referring now to the civil service.

Mr. Clements: Yes

Mr. Trudel: This seems to be a direct contradiction. Would you like to comment on that?

Mr. Clements: Not particularly.

Mr. Trudel: Let me ask you another question. You use one year as an example where the Company participated, I believe, to the extent of \$6 million. Would you have in your records the entire extent of the participation of the employees versus the participation over the years of the Company?

Mr. Clements: We are hopeful that the request that we put in to the railways for a history of the contributions and the plan back to 1935 will produce all these figures, but we do not have them right now. I do not have it on the tip of my tongue.

Mr. Trudel: In another area you say the Company should improve the pensions. Yet earlier in your brief you mention that these accrued benefits belong to the employees. This, to me, seems to be a contradiction again.

Mr. Clements: We did not feel this and we stated this to the railway—that it appeared to us under the present evaluating plan that they were using that if they had surplus, as long as they had a unfunded liability to pay off, they would use this surplus to pay off the unfunded liability. And I certainly want to make it perfectly clear that we do not think this is fraudulent; it certainly is not. We have been to the Superintendent of Insurance about it. But we felt that if they had experienced this surplus they should have passed it on to the employee, but they did not. Then we had to arrive at the assumption that if there was a surplus the Company was going to grab it, and if there was a deficiency

M. Trudel: Alors, laissez-moi vous poser une autre question. Tout au long de votre mémoire, vous avez souligné l'importance de placer toute la caisse en fiducie.

M. Clements: Oui.

M. Trudel: Et pourtant, vous citez à titre d'exemple la caisse de retraite de la Fonction publique qui, elle, n'est pas placée en fiducie.

M. Clements: C'est exact.

M. Trudel: Pouvez-vous m'expliquer?

M. Clements: Pas particulièrement.

M. Trudel: Laissez-moi vous poser une autre question. Vous citez une année d'exemple où la compagnie a contribué jusqu'à concurrence je crois de \$6 millions. Avez-vous dans vos dossiers un relevé de la participation des employés par rapport à celle de la compagnie, au cours des années?

M. Clements: Nous espérons que la demande que nous avons adressée à cette compagnie aux chemins de fer, nous procurera les chiffres des contributions respectives de la compagnie des employés jusqu'en 1935, mais nous n'avons pas encore ces chiffres. Je ne saurais dire à brûle-pourpoint.

M. Trudel: Vous dites d'ailleurs que la compagnie devrait améliorer les pensions. Pourtant, ailleurs, vous prétendez que les bénéfices à réaliser appartiennent aux employés. Je vois ici encore une contradiction.

M. Clements: Nous ne croyons pas et nous l'avons dit aux chemins de fer—qu'il nous semblait qu'en vertu du présent régime d'évaluation que, s'ils accusaient un excédent, au long temps qu'ils auraient pour payer un passif qui n'était pas placé en fiducie, qu'ils utiliseraient cet excédent pour amortir un passif qui n'était pas placé en fiducie. Et nous ne voulons qu'il soit clairement établi que nous ne croyons pas que c'est une mesure frauduleuse; sûrement pas. Nous avons vu à ce sujet le surintendant d'assurance. Mais il nous a semblé que s'ils avaient accusé ce surplus, ils auraient dû le transmettre aux employés mais ils ne l'ont pas fait. Nous en avons donc été réduits à supposer que s'il y avait un excédent

[Texte]

they were going to pass it on to the employees; it was as simple as that.

Mr. Trudel: I will be very brief, Mr. Chairman. You mentioned another example where you have an employee joining the plan in 1966, and then in 1985, I believe, you made the projection, but over the years—and I believe this is roughly as 20-year span—have you not had increased benefits? In your explanation or example you do not show any projections of increased benefits.

Mr. Clements: That is because the railways have resisted our efforts to have the pension benefit improved, other than the early retirement plans that they put in at the present time. We are hopeful, but of course we have nothing at the present time to say that they are going to improve the benefit. We feel that they are going to improve the benefit, but on the basis of what they are saying right now, we could not project this because they said they are not going to make any money and they are not going to pay any benefits.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this is hypothetical, Mr. Clements. Keeping in mind the increased benefits that you want to give to the pensioners who are really in need of an improvement and assuming that the fund has not generated sufficient capital, what would be the reaction of the membership now to a decrease in returns?

Mr. Clements: Could you rephrase your question?

Mr. Trudel: You say that you want to relieve the people who are now on pension and I believe you have gone from \$25 to \$85 to \$100, plus the escalator clause that you have also mentioned. Should an actuarial projection be made to relieve that situation that more funding is necessary—in other words, to make it possible for a decrease on the part of participating members who are not retired now, what kind of reaction do you feel we would get from the employees?

Mr. Clements: I suspect that you would get a pretty violent reaction.

Mr. Trudel: That is what I figured. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Stanley Knowles.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): Mr. Chairman, I am not a member of the Commit-

[Interprétation]

la compagnie l'accaparerait et s'il y avait un déficit, elle le transmettrait aux employés; ce n'était pas plus compliqué que cela.

M. Trudel: Monsieur le président, je serai bref. Vous avez cité un autre exemple, où un employé qui commencerait à participer au régime en 1966, puis en 1985, je crois, vous avez fait une extrapolation, mais au cours des années—et je crois qu'il s'agit ici d'une période de 20 ans—n'avez-vous pas accusé de bénéfice, une augmentation de bénéfice? Dans votre explication ou votre exemple, vous ne tenez pas compte de cette augmentation de bénéfice escomptée.

M. Clements: C'est que la compagnie a toujours contrecarré les efforts que nous avons faits en vue de l'amélioration des bénéfices de cette pension, exception faite du régime en vue d'accorder une retraite tôt qu'il lance présentement. Nous espérons qu'ils amélioreront les prestations mais rien n'indique présentement qu'ils le feront. Nous avons l'impression qu'ils vont améliorer les prestations, mais sur la foi de ce qu'ils disent actuellement, nous ne saurions faire à ce sujet d'extrapolation vu qu'ils prétendent qu'ils ne feront pas d'argent et qu'ils ne seront pas en mesure de payer de prestations.

M. Trudel: Monsieur le président, c'est un cas purement hypothétique. Mais si l'on conserve à l'esprit les bénéfices accrus que vous voulez donner aux retraités qui ont réellement besoin d'une amélioration et en supposant que la caisse ne suffit pas, comment vos membres réagiraient-ils à une diminution des profits?

M. Clements: Pourriez-vous poser à nouveau votre question?

M. Trudel: Vous dites que vous voulez aider ceux qui sont déjà à leur retraite et vous avez passé, je crois, de \$25 à \$85 puis à \$100 plus la clause d'augmentation que vous avez également mentionnée. Si on faisait une projection actuarielle pour remédier à cette situation à l'effet qu'il convient de recourir à la fiducie—en d'autres termes, de rendre possible une diminution de la part des membres qui ne sont pas encore à leur retraite, quelle serait, selon vous, la réaction des employés.

M. Clements: Elle serait, j'imagine, fort violente.

M. Trudel: C'est ce que je pensais. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Stanley Knowles.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur le président, je vous remercie de me

[Text]

tee but I thank you for letting me ask one or two questions.

First I would like to pursue a bit further the question Mr. Turner was putting to Mr. Clements about negotiating pensions as part of collective bargaining. Is it not a fact that under the terms of the Industrial Relations and Dispute Investigation Act you are effectively prevented from bargaining over pensions? I am referring to the section that says you can bargain only over those things that have been bargainable in the past unless both sides agree.

• 1225

Mr. Clements: As you know, Mr. Knowles, our particular position there is that we are representing the employees and we will do what they direct us to do. We have had no directives along this line up until the present time. Certainly I would suspect that if the decision was made to have this as part of our negotiations, even though it was not part of our wage notices before, some difficulties might arise in relation to the IRDI Act, but I do not think they are insurmountable, if that is what you mean.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): Would you think it might be a good idea for us to try to get that section of the IRDI Act amended?

Mr. Clements: I agree with you that there is a great deal more to it than just saying we are going to negotiate pensions. The mechanics of a negotiated pension scheme in relation to our benefits at the present time would have to be completely explored and one of the first things I am sure the Railways would say is, "We are going to use some yardstick to divide up the fund". Then of course we would have some additional administrative costs. It would be on the basis of what size of fund we are now going to have. What ability is it going to have to earn money? These factors are some of the things that are going to have to happen. Also I feel that those people who are now in the fund will have to have some individual voice about a decision of this magnitude.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): My other question relates to the discussion that always comes up about organizations such as yours that represent active employees as to whether you are adequately or sufficiently concerned about those now retired. I think we understand this; we need not pursue it further. As you know, I come from a city where the CN Veterans Association has been active about this for a very long time. But in any

[Interpretation]

céder la parole bien que je ne sois pas membre du comité.

J'aimerais d'abord poursuivre la question de M. Turner qui portait sur la négociation de la pension au cours de la négociation collective. N'est-il pas vrai qu'en vertu de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, qu'il vous est de fait défendu de négocier la question de pensions? Je fais allusion à l'article qui stipule que vous ne pouvez négocier que les points qui ont été l'objet de négociations dans le passé, sauf avec l'accord des deux parties.

M. Clements: Vous savez, monsieur Knowles, nous représentons les employés, et il nous faut bien faire ce qu'ils nous demandent. Juste qu'ici, nous n'avions eu aucune directive en ce sens. Je suppose que si une décision était prise à l'effet que la question des pensions devienne une partie de nos négociations même si elle ne l'était pas auparavant, il pourrait survenir certaines difficultés en rapport avec la loi précitée, mais je ne crois pas que ces difficultés seraient insurmontables si c'est cela que vous voulez dire.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Croyez-vous qu'il serait opportun que nous essayions de modifier cet article de la loi?

M. Clements: Comme vous, je conviens qu'il y a plus à faire que de dire tout simplement que nous allons négocier la question de pensions. Il nous faudrait explorer à fond les rouages d'un régime de pensions négociées en rapport avec nos bénéfices actuels et la première remarque que nous ferions les chemins de fer serait j'en suis sûr, « nous allons utiliser une certaine mesure pour diviser la caisse ». Nous aurions alors certains faits administratifs additionnels, qui seraient en rapport avec l'importance de la caisse que nous aurions. De quelle capacité de rendement sera revêtue cette caisse? Ces facteurs influenceront sûrement la situation. Sans compter que les gens qui commencent maintenant à contribuer à la caisse devront avoir leur mot à dire au sujet d'une décision de cette importance.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Ma seconde question se rapporte à la discussion que soulève toujours dans une association comme la vôtre qui représente des employés actifs la question de savoir si vous êtes suffisamment intéressés au sort de ceux qui sont présentement à leur retraite. Je crois que nous comprenons cette question et que nous n'avons pas à aller plus loin. Comme vous le savez je crois, je viens d'une ville où l'Asso-

[Texte]

ase it is now clear from your brief, as it is from the briefs of others, that you who are appearing before us are concerned on both sides. You want the pension arrangements improved for those who are now working so that their pensions will be better when they retire, but you are equally concerned that something be done for those who are now out of a pension.

Mr. Clements: Yes. I think to put it simply, Mr. Knowles, we have told the Railways that we do not feel that any increase in pensioners' benefits should preclude an increase in pension benefits for those people who are now employed; that both these situations can be met without saying that we are going to rob Peter to pay Paul or anything like it. So we certainly are concerned about the pensioners, the same as we are about the active employees. But as I said earlier in my remarks, one of the things that we have been faced with is to get people from the pensioners' associations to take an active position and state their case.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): You agree with that part of the civil service plan, then, without going into its details...

Mr. Clements: Yes.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): ...that covers both; those now retired and those yet to retire.

Mr. Clements: Yes, it should cover both; that is right.

Mr. Knowles (Winnipeg North Centre): Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, in the investments of the pension fund there has been considerable debate as to the type of investments. I am wondering about the one in the Toronto-Hamilton area, whether or not this had been brought before the Board for discussion whatsoever in the real estate investments?

Mr. Clements: We have discussed most of the investments that the Canadian National Pension Benefit Trust Fund are involved in and I think I would have to say on behalf of our Association that our Pension Benefit Trust Fund is being invested in a fairly lucra-

[Interprétation]

ciation des vétérans du CN a été active sur ce point depuis longtemps déjà. Mais ce point a été clairement établi dans votre mémoire ainsi que de celui des autres à l'effet que vous tous, présents, représentant les deux parties, êtes intéressés à cette question. Vous voulez que les avantages de la retraite soient augmentés pour ceux qui travaillent présentement de façon à ce que leur pension soit meilleure lorsqu'ils prennent leur retraite, mais vous voulez aussi prendre certaines mesures à l'intention de ceux qui sont présentement à leur retraite.

M. Clements: Oui. En deux mots, monsieur Knowles, nous avons dit aux chemins de fer que nous ne pensons pas que l'augmentation de la retraite des pensionnaires doive empêcher une augmentation de celle de ceux qui sont encore au travail; que l'on peut s'acquitter de ces deux obligations, sans pour autant craindre qu'on enlève à Pierre ce qu'on donne à Paul, ou une argumentation de ce genre. Nous nous soucions donc des employés qui seront à leur retraite aussi bien que ceux des employés en service. Mais comme je l'ai dit plus tôt, nous avons éprouvé de la difficulté à amener les représentants de l'Association des retraités à se prononcer de façon positive et à exposer leur cas.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Vous êtes donc en accord avec une partie du régime de la Fonction publique, sans aller dans les détails...

M. Clements: Oui.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): ...qui régit les deux; ceux qui sont présentement à la retraite et ceux qui le seront un jour.

M. Clements: Oui, le régime doit couvrir ces deux catégories; c'est exact.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, on a beaucoup discuté le genre de placement qu'il fallait faire lors de l'investissement de la caisse de retraite. Je me demande si on a parlé à la Commission de celle de la région de Toronto-Hamilton au sujet de placements dans l'immeuble?

M. Clements: Nous avons parlé de la plupart des placements dans lesquels le fonds de fiducie de la retraite du CN a été engagé et je dois dire au nom de notre association que ce fonds de fiducie a été investi d'une façon très lucrative et administré proprement selon les

[Text]

tive manner and properly administered within the broad concept of pension investment. Mr. Toole, I think—probably I should not use his name but I feel he is a capable individual. We do not always agree but our records and our meetings dealing with our pension investments show that we are on an upward trend.

Mr. Skoberg: Do you have any actual say or final determination in the investment of the pension money?

Mr. Clements: I would have to be perfectly fair about this. I do not know what would happen if we took a real stern or hard line against some particular thing that they were doing, but I suggest to you that if we did take a hard line the Railways would have to take it into consideration. But it would have to have some substance.

• 1230

Mr. Skoberg: Mr. Douglas Fullerton not too long ago suggested that while token employee membership on the board of trustees is a step towards democracy, the employees or the representatives will need to have access to outside professional help if you are to become involved in this type of operation.

Mr. Clements: Yes, I do not think there is any doubt about that. I think in the future we are going to have a great deal more professional help to deal with the problems that are going to come up with earlier retirement. There are many reasons for that. I am an electrician by trade, I am not an economist, I am not a lawyer, I am not an actuary, but we have access to these people and we are going to have to use them a great deal more than we ever did in the past. Many, many people have the idea that when you accept a job like this you then become an economist or an actuary or something like this. This is just simply not so. This brief was not developed by me as an individual it was developed by our research director, Mr. Peter Carew, and I think he is a capable individual and we have similarly qualified people in other professional fields to whom we have access.

Mr. Skoberg: I think you will probably agree then with Mr. Fullerton when he says the right to retain advisers and actuaries should be high on the list of employee priority demands.

Mr. Clements: The railways have never stopped us from doing this. As a matter of

[Interpretation]

règles de l'investissement des caisses de retraite. M. Toole—il serait peut-être préférable que je ne mentionne pas son nom—c'est une personne fort compétente. Nous sommes pas toujours d'accord, mais les résultats indiquent une augmentation du rendement de la caisse de retraite.

M. Skoberg: Effectivement, avez-vous voté mot à dire dans la détermination définitive du placement de la caisse de retraite?

M. Clements: Je dois être juste. J'ignore qu'il adviendrait si nous nous opposions finalement à une mesure que ces gens prennent, mais je pense que si nous le faisons, la compagnie devrait tenir compte de notre opposition. Mais nos allégations devraient être fondées.

M. Skoberg: Douglas Fullerton suggérerait, y a un moment, que bien que la présence d'un représentant des employés sur le Conseil de confiance soit un pas vers la démocratie des employés ou leurs représentants devraient recourir à des services professionnels extérieurs s'ils désirent s'engager dans ce genre d'activité.

M. Clements: Oui, il n'y a sur ce point aucun doute. Je crois qu'à l'avenir, il nous faudra de plus en plus d'aide professionnelle pour résoudre les problèmes qui sont liés à la retraite anticipée. Nombre des raisons motivent cette mesure. Je suis électricien de profession et je ne suis pas un économiste, je ne suis pas non plus un avocat, ou un actuaire, mais nous pouvons recourir aux services de ces gens et il nous faudra les utiliser beaucoup plus que par le passé. Nombre de gens s'imaginent que du moment que l'on accepte un poste de ce genre, on devient automatiquement économiste ou actuaire ou quelque chose du genre. Or, il n'en est rien. Je n'ai pas rédigé moi-même le présent mémoire, il a été rédigé par le directeur de nos recherches, M. Peter Carew, qui est, à mon avis, une personne fort compétente et de la même façon nous avons d'autres personnes compétentes dans d'autres domaines professionnels à qui nous nous adressons au besoin.

M. Skoberg: Vous conviendrez probablement là avec M. Fullerton que le droit de recourir à certains conseillers ou actuaires devrait être placé tout au haut de la liste des demandes des employés.

M. Clements: La compagnie ne nous a jamais empêchés de le faire. En fait, quand

[Texte]

ct, when we told them we were going to do us and thus, the only thing we tried to do as to come to your Committee with all the formation we possibly could obtain from the railways without argument about how we got into possession of the document. We got it from the railways.

Mr. Skoberg: In your discussions on pensions on the CNR...

Mr. Clements: Yes.

Mr. Skoberg: ...is the yardstick of the CPR pension thrown up before the committee various times?

Mr. Clements: No, we do not discuss the Canadian Pacific Railway pensions in our board meetings.

Mr. Skoberg: The CN does not play the CP pension fund against yours?

Mr. Clements: No, we do not mention that as a matter of fact, we feel the CPR pension plan is considerably less than beneficial to the employee in general and we do not discuss it very hard.

Mr. Skoberg: I thought maybe you might have a little "spin-off" on this.

Mr. Clements: No, no.

Mr. Skoberg: That is fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: On a point of order, Mr. Chairman. Since there are only two and a half weeks probably remaining until the adjournment of the House for the summer, I wonder if you, as Chairman, or the steering committee have a proposed schedule of meetings. It is possible that we would only have a few more meeting days. Do you have a schedule of meetings for the conclusion of a report on airport ground transportation? Are there meetings scheduled before we adjourn so we can get out our report?

The Chairman: We did discuss that yesterday, Mr. Allmand. I will bring it up this afternoon if you want me to.

Mr. Allmand: I have to be in another committee this afternoon and I want to make sure that this is decided upon in this Committee before time goes too far on.

The Chairman: We have a witness to hear next Wednesday. I think that will be our last sitting on ground transportation.

[Interprétation]

nous lui avons dit que nous ferions ceci et cela la seule chose que nous avons essayé de faire, c'est de nous présenter devant votre Comité avec tous les renseignements pertinents que nous avons pu obtenir de la compagnie, sans être obligés de fournir des explications sur la façon dont nous sommes entrés en possession de ce document. Nous l'avons obtenu de la compagnie.

M. Skoberg: Au cours de votre discussion sur les pensions du CNR.

M. Clements: Oui.

M. Skoberg: ...les normes de pension du CPR sont-elles citées de temps à autre devant le Comité?

M. Clements: Nous ne discutons jamais des pensions du CPR au cours de nos réunions du Conseil.

M. Skoberg: Le CN n'essaie pas de faire jouer la pension du CP contre la vôtre?

M. Clements: Non, nous n'en faisons pas mention. En fait, nous estimons que le régime de pension du CP est moins profitable aux employés que le nôtre et nous ne l'invoquons pas avec beaucoup de conviction.

M. Skoberg: Je pensais que parfois vous y faisiez une brève allusion.

M. Clements: Non.

M. Skoberg: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Vu qu'il ne nous reste environ que deux semaines et demie avant l'ajournement de la Chambre pour les vacances d'été, je me demande si vous en tant que président ou le Comité directeur avez dressé un calendrier des séances. Il ne nous reste que cinq jours pour nous réunir. Avez-vous un calendrier des séances en vue de la rédaction d'un rapport sur le transport au sol de l'aéroport? Ces réunions sont-elles prévues avant que nous ajournions de façon à ce que nous puissions soumettre notre rapport?

Le président: Nous avons discuté cette question hier, monsieur Allmand. Je l'apporterai cet après-midi, si vous le désirez.

M. Allmand: Je dois aller à un autre comité, cet après-midi, et je veux m'assurer que cette décision a été prise par le présent Comité avant qu'il soit trop tard.

Le président: Il nous faut entendre un témoin mercredi prochain. Je crois que ce sera la dernière séance sur le transport au sol.

[Text]

Mr. Allmand: What about the report? You will need at least a full morning or a morning and an afternoon to consider the report. In addition to hearing this one witness we are going to need another day to consider the report, so there go two sitting periods out of a possibility of five and you have more witnesses on this pension program, too.

An hon. Member: We have July and August.

Mr. Allmand: That is what we will have to decide upon. If we want to work in July and August, that is fine, but we will have to decide on that mighty soon.

The Chairman: We will discuss that with the steering committee this afternoon and we will let you know.

Mr. Allmand: I must say this, though, let the full committee know what is going on in the steering committee. There are many of us that are not on it. There are only seven of you on the steering committee and we should have a report made by the steering committee to the full committee. It is the full committee that approves of the schedule finally, not the steering committee.

The Chairman: We will elaborate on that this afternoon, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Very good.

The Chairman: This completes the hearing of the brief of the General Chairmen's Association. I want to thank you, Mr. Clements, and your two friends.

This Committee is adjourned until 3.30 o'clock this afternoon.

AFTERNOON SITTING

● 1536

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this afternoon, a brief from Mr. Peter Carew, Acting Executive Secretary for the Canadian Railway Labour Association. I will ask Mr. Carew to introduce the gentlemen next to him.

Mr. Peter B. Carew (Acting Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): On my right, Mr. J. F. Watter, a member of the CRLA Pension Committee; Mr. D. N. Secord, from the same Committee,

[Interpretation]

M. Allmand: Mais notre rapport? Il nous faudra pour le rédiger au moins toute une matinée ou même le matin et l'après-midi. Il nous faudra plus d'entendre ce témoin, il nous faudra un autre jour pour étudier ce rapport, ce qui fait deux séances sur 5 séances qu'il nous est possible de tenir et nous avons encore à entendre d'autres témoins au sujet de notre régime de retraite.

Une voix: Nous avons les mois de juillet et août.

M. Allmand: C'est ce sur quoi il nous faudra nous décider si nous voulons travailler durant les mois de juillet et août... très bien mais il nous faudra bientôt prendre une décision à ce propos.

Le président: Nous allons en discuter cet après-midi avec le Comité directeur et nous vous renseignerons.

M. Allmand: Mais je vous dirai ceci; laissez le Comité entier savoir ce qui se passera au Comité directeur. Nombre d'entre nous ne siègent pas au comité. Vous n'êtes que sept à former ce Comité directeur et il devrait faire un rapport au comité plénier. C'est le Comité plénier qui approuve en définitive le calendrier, non le Comité directeur.

Le président: Nous élaborerons ce sujet monsieur Allmand.

M. Allmand: Très bien.

Le président: Terminons ainsi l'étude du mémoire de l'Association des présidents généraux. Monsieur Clements, je tiens à vous remercier sincèrement, ainsi que vos deux collègues.

Le Comité est ajourné jusqu'à 3h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous étudions cet après-midi le mémoire de M. Peter Carew Secrétaire exécutif intérimaire de l'Association canadienne des syndicats des chemins de fer. Monsieur Carew, voulez-vous nous présenter ceux qui sont à vos côtés.

M. Peter B. Carew (secrétaire exécutif intérimaire, Association canadienne des syndicats de chemins de fer): A ma droite, se trouve M. J. F. Watter, membre du comité des pensions de la CRLA; M. D. N. Secord, représentant ce

[Texte]

nd George McDevitt from the same Committee of the CRLA. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I believe all members have his brief. Go ahead, Mr. Carew.

Mr. Carew: The Canadian Railway Labour Association, which represents some 100,000 railway workers in Canada, and all organized workers in the Canadian National Railways system, is grateful for this opportunity to present its views before this Committee.

Before discussing in general terms Canadian National Railways Pensions, we would like to make reference to the problem of financing of the Canadian National. We firmly subscribe to the view that the present burden of the Canadian National Railways debt, incurred as long ago as 1923, should be erased. The annual interest payments on this debt alone amount to more than \$70 million and such payments completely distort the growth and progress made by the Canadian National Railways, which has been significant.

The removal of the heavy burden of debt would give a much clearer indication of the improved financial status of the Canadian National Railways and furthermore, if nothing else, would prove to those with lingering doubts the viability of a publicly-owned railway system.

The growth and progress of the Canadian National Railways, which we referred to, is due in large part to efforts of past and present employees working for the Canadian National Railways, efforts paid for through current wages and deferred wages in the form of pensions after retirement. A study of the status of the Pension Trust Fund portrays how pension benefits of present employees may be increased and a glance at the Canadian National's balance sheet, once debt payments are excluded, shows how the present pensions can be improved.

Our submission on pensions is a brief one, not because we minimize the importance of pensions, but because we are in the position of wholeheartedly endorsing the views as expressed, and the conclusions drawn in the brief of the General Chairmen's Association, which has traditionally dealt with pension matters.

• 1540

We can only reiterate the gravity of the situation presently pertaining to the Canadian National Pension Plan. Probably no single matter has so aroused the feelings of the Canadian National employees since the issue

[Interprétation]

même comité et M. George McDevitt, également de ce même comité. Merci, monsieur le président.

Le président: Vous avez tous, je crois, un exemplaire de ce mémoire. Poursuivez, je vous prie, monsieur Carew.

M. Carew: La Canadian Railway Labour Association laquelle représente quelque cent mille employés de chemin de fer au Canada ainsi que tous les employés syndiqués au compte du Canadien National, est reconnaissante de l'opportunité de faire ses observations au Comité.

Avant de traiter d'une façon générale des pensions du Canadien National, nous aimerions à nous entretenir de la question du financement du CN car nous sommes bien d'avis quant à l'opinion d'alléger le fardeau actuel du CN dont la dette a été contractée en remontant jusqu'en 1923. Les paiements annuels sur les intérêts de cette dette uniquement se chiffrent à au-delà de \$70 millions, ce qui fausse complètement la croissance et le progrès remarquables du CN.

L'anéantissement du fardeau énorme de cette dette clarifierait d'ailleurs l'amélioration de l'aspect financier du CN, et d'autant plus, cela servirait à dissiper la témérité chez certains quant à la viabilité du chemin de fer de l'État.

La croissance et le progrès du CN comme nous l'avons mentionné, sont attribuables en bonne partie aux efforts des anciens et des employés actuels, en tant qu'efforts rémunérés selon des salaires reconnus et des salaires différés c'est-à-dire sous forme de pensions à l'époque des retraites. Aussi, en faisant l'état du Fonds de pensions en régie, cela nous fait voir comment il est possible de majorer les avantages des pensions qui visent les employés actuels, et si l'on examine brièvement le bilan du CN en excluant les paiements sur la dette, cela démontre que les pensions actuelles peuvent être améliorées.

Quant aux pensions, notre mémoire est bref, non pas à cause de leur attacher moins d'importance, mais plutôt du fait que nous appuyons de tout cœur les opinions exprimées et les conclusions tirées du mémoire présenté par la General Chairmen's Association dont la tradition a été de traiter de la question des pensions.

Nous ne pouvons que réitérer l'aspect sérieux que pose présentement le Régime de pensions du CN. Qu'il soit dit que probablement aucune question n'ait suscité autant l'intérêt des employés du CN depuis 1964 que le

[Text]

of railway run-throughs in 1964. Such a situation is particularly ominous in view of railway negotiations now in progress and the forthcoming negotiations to commence in November 1970. Failure to resolve the issues placed before this Committee could have serious effects on the approach to, and on the outcome of, such negotiations. We therefore exhort this Committee to urge the Canadian National Railways to accept the responsibilities with which it is charged.

The subject of the provision of pensions probably represents the last vestige of paternalism shown by the Canadian National to its employees. We reject this paternalistic attitude of the Canadian National. The Canadian National has never conducted its business from motives of philanthropy and the provision of pensions provides no exception. The pensions provided by the Company are not to be considered gifts for which the employee is to feel eternally obligated. They represent hard-won deferred wages to which the employee has a right, and furthermore to which he has at least an equal right in determining the rules governing the payment of these deferred wages.

The introduction of public pension plans and the effects of inflation on private pension plans in recent years have had a tremendous impact on private pension plans. The latter effect has completely undermined the worth or value of the benefits set at a previous date. The surplus which has developed in the Pension Trust Fund, in large part, is explained by inflationary factors and indicates how the benefits provided in the 1959 plan can and should be increased immediately by absorption of the surplus.

The introduction of pension plan rules to re-open the 1959 plan, to provide a 2 per cent level of benefits, to provide voluntary early retirement at age 60 with no reduction in pension, to improve survivor benefits and to introduce a cost-of-living escalator clause for retiring employees can be accommodated and are justified in view of benefits provided in other plans and the existence of a \$371 million surplus in the Pension Trust Fund.

The company must also accept the financial responsibilities of increasing pensions to its former employees in view of the erosion of

[Interpretation]

cas épineux des employés itinérants quant au projet des trajets ininterrompus.

Une telle situation est à la fois sinistre et vue des négociations auprès des chemins de fer et en vue des autres négociations que l'entrevoit, c'est-à-dire celles qui doivent débiter dès novembre 1970. Si l'on n'arrive pas à résoudre les points qui sont présentés au Comité, on risque fort de rater dès le tout début de telles négociations dont les conséquences seraient sérieuses. Nous exhortons donc le Comité à faire des instances auprès du CN afin que celui-ci assume les responsabilités qui lui incombent.

Le sujet de pourvoir aux pensions représente probablement pour le CN le dernier indice paternel à l'égard de ses employés. Nous rejetons cette attitude paternelle du CN dont les affaires n'ont jamais été faites à base de philanthropie, ce qui n'écarte pas les pensions. Les pensions pourvues par la compagnie ne doivent pas être considérées en tant que dons pour quoi les employés devraient se sentir obligés indéfiniment. Au contraire, elles représentent des salaires différés qui ont été durement gagnés par les employés qui ne forment qu'exercer leur droit et d'autant plus que le même droit leur permet du moins de participer à déterminer les règlements afférents au paiement de ces salaires différés.

Les régimes de pensions innovés à l'égard du public ainsi que les effets de l'inflation quant aux régimes particuliers de pensions en récentes années, ont affecté considérablement les régimes particuliers de pensions. Mais c'est plutôt l'inflation qui a complètement miné les fins ou la valeur des avantages déterminés à une date antérieure. L'excédent s'avérant au Fonds de pensions en régie est attribuable en bonne partie aux éléments inflationnaires, ce qui démontre comment les avantages pourvus en vertu du Régime conçu en 1959 peuvent être et devraient être majorés dès maintenant par l'appropriation de l'excédent.

En vue des avantages que fournissent d'autres régimes, et qu'il existe un excédent s'chiffrant à \$371 millions au Fonds de pension en régie, il s'avère justifiable d'étudier à nouveau le Régime de 1959 à l'effet de présenter de nouveaux règlements qui amèneraient des avantages à un niveau de 2%, qui permettraient la retraite facultative à l'âge de 60 sans aucune réduction de pension; qui amélioreraient les avantages au survivant; et qui comporteraient une clause de variation quant au coût de la vie, en vue de venir en aide aux employés qui sont mis à la retraite.

La compagnie se doit également d'accepter les responsabilités financières par suite de la majoration des pensions aux anciens

[texte]

The purchasing power of these pensions over recent years. The spectacle of any former employee now receiving a pension of \$25 per month from the Company is absolutely inconceivable. These employees have a right to share in the increased productivity and wealth of this country, part of which results from the growth of the Canadian National in which the former employees were instrumental.

The pensions of former non-contributors could be increased immediately to at least \$5 per month from the present \$25 per month. Furthermore, the pensions of all former contributors to the Canadian National Pension Plan should be increased to a minimum of \$100 per month, and the latter pension should be subject to a cost-of-living escalator clause. These increases, we suggest, should be considered as the very minimum required and the introduction of which is absolutely essential.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Carew. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Carew, are you speaking for the associations and the organizations shown in the appendix of this brief at this time?

Mr. Carew: That is right, yes.

Mr. Skoberg: What is your association with the General Chairmen's Association? How is it reflected in regard to authority and jurisdiction?

Mr. Carew: The CRLA set up a pension committee this year initially as a means of trying to get some sort of co-operation between the General Chairmen's Association and the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Railway. The particular connection here revolves somewhat around myself in that I was also involved in helping the General Chairmen prepare their brief and in my capacity as Acting Executive Secretary of the presentation of this particular brief to this Committee at this time.

Mr. Skoberg: And the CRLA are subscribing to the brief this morning of the General Chairmen's Association in its entirety.

Mr. Carew: No question, yes.

Mr. Skoberg: On page 3 of your brief it says:

[Interprétation]

employés à cause de la détérioration du pouvoir d'achat qu'ont subie ces pensions en récentes années. Il est tout à fait inconcevable que tout ancien employé reçoive actuellement une pension de \$25 mensuellement de la compagnie. Ces employés ont droit à une part de la productivité majorée et de la richesse du pays, laquelle part est le fruit de la croissance du CN dont ils étaient employés, et ce à quoi ils ont ainsi contribué.

Pour ce qui est des anciens employés qui n'avaient pas contribué, leurs pensions devraient être majorées dès maintenant à au moins \$85 mensuellement, du montant actuel de \$25 mensuellement. De plus, les pensions de tous les anciens employés qui ont versé leur contribution au Régime de pensions du CN, devraient être majorées au montant minimal de \$100 mensuellement, et ces dernières devraient renfermer une clause de variation quant au coût de la vie. Nous opinons que ces majorations sont requises en tant que minimales et qu'il est absolument essentiel de les mettre en vigueur.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carew. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Parlez-vous au nom des associations et organismes dont la liste est annexée au présent mémoire?

M. Carew: Oui.

M. Skoberg: Quels sont vos rapports avec l'Association des présidents généraux? Comment ces rapports touchent-ils l'autorité et la compétence?

M. Carew: L'Association canadienne des employés de chemins de fer a établi cette année un comité des pensions en vue de susciter un climat de collaboration entre l'Association des présidents généraux, le CN et le CP. En outre, j'ai aidé les présidents généraux à rédiger leur mémoire et, au titre de secrétaire exécutif intérimaire, il m'incombe de présenter ledit mémoire à votre Comité.

M. Skoberg: Et la CRLA appuie dans sa totalité le mémoire présenté ce matin par l'Association des présidents généraux.

M. Carew: Sans restriction aucune.

M. Skoberg: A la page 3 de votre mémoire, on lit:

[Text]

...for retiring employees can be accommodated and are justified in view of benefits...

Do you see the paragraph I am referring to?

• 1545

Mr. Carew: I am sorry, which paragraph again?

Mr. Skoberg: The second to last on page 3 where it starts:

The introduction of pension plan rules to re-open the 1959 plan...

Have you had any actuaries working on this type of pension scheme?

Mr. Carew: No, we have not had any actuaries working on the actual costing of these proposals, but the railways provided the General Chairmen with some sort of an estimate of that proposal that they placed. And having looked at those cost estimates, there is no reason why this \$371 million cannot accommodate this particular increase in benefits.

Mr. Skoberg: And has the CRLA made any effort to obtain any of the so-called confidential Mercer reports from the Canadian National and if you have, were they considered confidential at that time?

Mr. Carew: We did not make any application to get hold of the Mercer report. We understood it was a confidential document. One of the unions in the association wrote and asked for permission to get a copy of the Mercer report and was refused permission on the grounds that it was a confidential document.

Mr. Skoberg: Do the CRLA believe or are they prepared to make any commitments to this Committee whether or not they consider the pension plan should be a negotiable item? We have asked this of nearly everyone who has come before us.

Mr. Carew: No, I think as we have said here, pension matters are traditionally matters discussed by the General Chairmen's Association and this Association will undoubtedly discuss them at the June 18 meeting. Where we will be instrumental in exerting any influence which the individual unions of the Association have in this particular area of whether or not the pension plan should be negotiable.

Mr. Skoberg: What is your position with regard to any surpluses in the pension fund? Do you believe it should be the property of

[Interpretation]

...en vue de venir en aider aux emplois qui sont mis à la retraite, et qui, vu qu'il existe un excédent...

Voyez-vous le paragraphe auquel je fais allusion?

M. Carew: Pardon, de quel paragraphe s'agit-il?

M. Skoberg: L'avant-dernier paragraphe 3, qui se lit:

...étudie à nouveau le régime de pensions de 1959...

Avez-vous demandé à des actuaires d'étudier ce genre de régime de pensions?

M. Carew: Non, mais les chemins de fer ont fourni aux présidents généraux une sorte d'estimation à cet effet. Et sur la foi de cette estimation, il n'y a aucune raison de croire que 371 millions ne suffirait pas à augmenter cet avantage particulier.

M. Skoberg: Et le CRLA a-t-il essayé de tenir le prétendu rapport confidentiel Mercer du CN et si oui, ce rapport était-il considéré comme confidentiel?

M. Carew: Nous n'avons fait aucune demande en ce sens. On nous avait dit qu'il s'agissait d'un document confidentiel. L'un des syndicats de la Fraternité a écrit et demandé la permission d'en obtenir copie, permission qu'on lui a refusée alléguant qu'il s'agissait d'un document confidentiel.

M. Skoberg: La CRLA estime-t-elle que la question des pensions devrait être négociable? Nous avons posé cette question à presque tous les témoins qui se sont présentés ici.

M. Carew: Non, nous avons toujours prétendu je crois que la discussion de cette question des pensions est réservée traditionnellement à l'Association des présidents généraux et notre association en discutera sans doute à la réunion qui sera convoquée le 18 juin, et l'occasion de laquelle nous pourrions exercer en tant qu'association l'influence que nous avons pour décider si oui ou non cette question du régime de retraite devrait ou non être négociable.

M. Skoberg: Quelle est votre attitude à l'égard du sujet de tout excédent de la caisse de retraite? Croyez-vous qu'il devrait être

Texte]

ne fund, or do you consider it should be and could be used by management for operational expenses?

Mr. Carew: I think it is absolutely inconceivable that anyone could suggest that a surplus could be used for anything other than pension benefits.

Mr. Skoberg: A question was asked this morning of the General Chairmen's Association—and possibly someone at the table may have an answer—whether any other plan actually provides what they are asking for in their General Chairmen's Association brief. I think there was some question this morning about that.

Mr. Carew: Would you like to answer that, Mr. Watter?

Mr. O. J. F. Watter (Brotherhood of Locomotive Engineers): I will answer that. Mr. Skoberg, I think the Canadian Pacific Airlines pension plan is a good example of what can be done. In this situation in 1957 I understand that the Canadian Pacific Airlines created a new plan covering their employees, and the employees who had previously been covered by the Canadian Pacific Railway plan moved over to the new plan. In this plan, for a smaller contribution than they had been making in the Canadian Pacific Railway plan, they improved the benefits; they gave retirement at an earlier age through a combination of 15 years of service and 45 years of age; they allowed more generous benefits for the widows' allowance or for survivors' allowance; they almost matched the employees' contributions, bringing about complete funding as the plan went along, and all of these things were a definite improvement over the Canadian Pacific plan. I think they accomplished this by moving out the people who worked for Canadian Pacific Airlines alone, and this being a younger organization with younger people in it, they were able to create a better plan than they would normally have with the people who had prior service in the Canadian Pacific plan. So there are plans and there are steps being taken in the railway industry—at least you could consider this a railway industry. It is part of the Canadian Pacific organization.

[Interprétation]

propriété de la caisse ou croyez-vous que la direction devrait s'en servir pour des frais de fonctionnement?

M. Carew: A mon avis, il est totalement inconcevable que quelqu'un puisse suggérer qu'un excédent puisse être affecté à des fins autre que la pension.

M. Skoberg: On a ce matin posé une question à l'Association des présidents généraux—et peut-être que quelqu'un peut maintenant y répondre—à savoir s'il existe un autre régime de pensions qui prévoit les mesures que demande l'Association des présidents généraux. On a je crois posé une question ce matin à ce sujet.

M. Carew: Voulez-vous répondre à cette question, monsieur Watter?

M. O. J. F. Watter (Fraternité des ingénieurs de locomotive): Je vais y répondre. Le régime de pensions des lignes aériennes du Canadien Pacifique est je crois un bon exemple de ce qu'on peut faire dans ce domaine. Si j'ai bien compris, cette compagnie a en 1957 établi un nouveau régime à l'intention de ses employés et ceux qui se prévalaient de l'ancien régime furent tout simplement transférés dans le nouveau. En vertu de ce nouveau régime, et pour une contribution moindre que celle qu'ils versaient en vertu du régime du chemin de fer du Pacifique Canadien, ils jouissaient d'avantages plus considérables. Ils pouvaient prendre leur retraite plus tôt dans une combinaison de 15 années de services et d'un âge de 45 ans; ils accordaient des avantages plus généreux au titre d'allocations à la veuve ou aux survivants; leurs contributions étaient presque aussi importantes que celles des employés, entraînant la régie complète du régime au fur et à mesure de son expansion et toutes ces mesures constituaient une amélioration nette par rapport aux conditions offertes par le régime du Pacifique Canadien. Ils ont pu réaliser cette transition en transférant les gens qui travaillaient seulement pour les lignes du Canadien Pacifique et vu qu'il s'agissait là d'une association dont les gens étaient moins âgés, ils ont pu mettre sur pied un régime meilleur que celui qu'ils auraient normalement pu établir fort de personnes qui avaient déjà été au service du Canadien Pacifique et joui des avantages d'un autre régime. Il y a donc dans l'industrie du chemin de fer des régimes et des mesures qu'on est en train de prendre—en tout cas on peut considérer que c'est l'industrie du chemin de fer—puisqu'elle fait corps et partie avec l'Association du Pacifique Canadien.

[Text]

Mr. Skoberg: Would the CRLA receive any resolutions or letters from locals across the country in regard to pension or would they go directly to the General Chairmen's Association?

Mr. Carew: We received a number of letters in the office of the CRLA many of which were copies of letters sent to the General Chairmen's Association and to other officers of the Railway Unions. They did not contain any resolution to be suggested that would be raised at the CRLA meetings, no.

Mr. Skoberg: This is my last question for right now, Mr. Chairman. Mr. Carew, could anyone within the CRLA at the table now explain to the Committee how the change came about in the 1959 plan and whether or not it was an Order in Council or did the CNR implement the plan on their own? Possibly this should have been directed to the General Chairmen this morning but I wonder if anyone could explain that.

Mr. Carew: I am lead to believe that it was as a result of an Order in Council. I am not making any categorical statement on that, but I believe it was an Order in Council.

Mr. G. W. McDevitt (Vice-President, United Transportation Union): I am lead to believe exactly what Mr. Carew said that Canadian National proposed the plan and then got approval by Order in Council to implement it.

Mr. Skoberg: That is all, thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Carew, this is the first reference we have had to the funding of the CNR other than the pension fund. Why do you attach this importance to the actual fund or the debt of the CN operating and relate this to your pension fund and the benefits that could be derived from it?

Mr. Carew: Are you referring here to the unfunded liability? I am sorry I am not quite following you.

Mr. Trudel: I believe that in the brief on the first page you refer to the problem of financing the Canadian National other than the pension fund.

Mr. Carew: Yes.

[Interpretation]

M. Skoberg: Est-ce que la CRLA recevra des unités dispersées par tout le pays, des résolutions et des lettres concernant la pension, ou celle-ci serait-elle dirigée directement à l'Association des présidents généraux?

M. Carew: Nous avons reçu un certain nombre de lettres au bureau de la CRLA dont beaucoup était des copies de lettres adressées à cette Association et à d'autres agents du syndicat ferroviaire. Ces lettres ne contenaient pas de résolution qui devait être soulevée aux réunions de la CRLA.

M. Skoberg: Voici ma dernière question pour le moment, monsieur le président. Monsieur Carew, est-ce que quelqu'un de la CRLA qui siège présentement pourrait expliquer au Comité comment le changement s'est produit dans le régime de 1959 et si oui ou non il s'agissait d'un décret ministériel, ou est-ce que la Société des chemins de fer Nationaux a inauguré le régime elle-même. Cette question a peut-être été adressée au président général ce matin, mais je me demande si quelqu'un pourrait l'expliquer.

M. Carew: Je suis amené à croire que c'était à la suite d'un décret en conseil. Je ne fais pas de déclaration catégorique à cet effet, mais j'ai l'impression qu'il s'agissait d'un décret.

M. G. W. McDevitt (vice-président, Syndicat du United Transportation Union): Je suis amené à croire exactement ce que M. Carew vient de dire, que la Société des chemins de fer Nationaux a proposé le régime et a obtenu d'un décret ministériel la permission de le mettre en vigueur.

M. Skoberg: C'est tout, merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci monsieur le président. Monsieur Carew c'est la première fois qu'on mentionne la consolidation des Chemins de fer Nationaux autre que le fonds de pension. Pourquoi attachez-vous cette importance aux fonds ou à la dette réelle de la société et pourquoi la rattachez-vous à votre fonds de pension et aux bénéfices qui pourraient en être retirés?

M. Carew: Faites-vous allusion ici à la dette non consolidée? Je m'excuse, je ne vous suis pas tout à fait.

M. Trudel: Je crois que dans le mémoire, à la première page, vous parlez du problème de financer les chemins de fer nationaux, à partir du fonds de pension.

M. Carew: Oui.

Texte]

Mr. Trudel: This is the first witness who has brought this forth. Why do you make this recommendation?

Mr. Carew: We were aware this fell within our terms of reference on the financing of the Canadian National. We feel quite strongly that this is an area which this Committee could make a recommendation in line with our recommendation here that this step be erased. All we were trying to do here was to relate the financial aspects, the general financial operations of the CNR to the present situation as it relates to pensions. You cannot separate one from the other in the final analysis.

Mr. Trudel: I agree with you that this is within our terms of reference but I feel that—unless I missed your point completely—the financing, the operating financing of the railroad and the pension fund should be two separate entities.

Mr. Carew: Maybe we should have put it under two briefs to you.

Mr. Trudel: No, I am just asking and you may have a good reason for it. I am not disputing your motive.

Mr. Carew: I believe that they are interrelated when you are discussing the Canadian National system, the whole operation, the whole payment of employees, the whole system of financing is of importance to the employees. There is no distinction; there is no reason for making a clear-cut distinction between the two areas.

Mr. Trudel: A little further on you mention the pension being a gift and you do not seem to make any difference in making this statement of the various plans now in existence. In other words, would you like to see just the one plan with the employees or do you acknowledge that there are employees who are not on the same level as the others due either to their election, free election in some cases or to others being on a compulsory basis? You did not make any reference to this.

Mr. Carew: On your initial comment, certainly I think we would all like to see one pension plan and I think as the General Chairmen's Association brief pointed out this morning we feel that the lesson was learned too late that to make a pension plan viable it must be compulsory. The fact is we have two

[Interprétation]

M. Trudel: C'est le premier témoin qui a soulevé ce point. Pourquoi faites-vous cette recommandation?

M. Carew: Nous savions que cette question relevait de votre compétence en ce qui a trait au financement des Chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons nettement l'impression qu'il s'agit d'un domaine où le Comité pourrait formuler une recommandation conforme à la nôtre, et soit que cette mesure soit supprimée. Tout ce que nous essayons de faire ici, c'était de rattacher les aspects financiers, les exploitations financières générales de la société à la situation actuelle concernant les pensions. Il est impossible de séparer l'un de l'autre, en dernière analyse.

M. Trudel: Je suis d'accord avec vous que cette question relève de notre mandat, mais j'estime qu'à moins de vous avoir tout à fait mal compris, le financement de l'exploitation des chemins de fer et celui du fonds de pension seraient constitués de deux entités distinctes.

M. Carew: Nous aurions peut-être dû vous remettre deux mémoires.

M. Trudel: Non, je ne fais que vous le demander et vous avez peut-être une bonne raison de le faire. Je ne mets pas en doute votre motif.

M. Carew: Je crois que les deux sont interdépendants: lorsque vous discutez du réseau des Chemins de fer Nationaux, toute l'exploitation, tout le système de rémunération des employés, et tout le système de financement est important pour les employés. Il n'y a aucune distinction; il n'y a aucune raison pour faire une distinction nette entre les deux secteurs.

M. Trudel: Un peu plus loin, vous mentionnez que la pension est un cadeau et vous ne semblez pas distinguer, dans votre déclaration, les divers régimes qui existent à l'heure actuelle. En d'autres termes, aimeriez-vous qu'il n'existe qu'un seul régime pour les employés ou reconnaissez-vous que certains employés ne sont pas au même niveau que les autres, soit en vertu de leur choix, soit libre dans certains cas, soit du choix obligatoire dans d'autres cas? Vous n'avez pas mentionné cette question.

M. Carew: Au sujet de votre premier commentaire, je suis sûr que nous aimerions tous obtenir un seul régime de pension, et comme le mémoire de l'Association des présidents généraux l'a signalé ce matin, nous estimons que nous avons appris cette leçon trop tard, soit que pour qu'un régime de pension soit

[Text]

different plans as such. In the future when the 1935 plan is phased out there will be one plan and that will be—thankful.

• 1555

Mr. Trudel: Then let me ask you another question. When you referred to the re-opening of the 1959 plan you come to the conclusion that by re-opening the plan the recommendations you have made to this Committee will be easier. It was my understanding that the reason for re-opening the plan was to allow employees to participate or to contribute to the older plan and possibly this was not explained to them fully at the time the provisions were made available rather than what you are looking at now in your recommendations.

Mr. Carew: I do not know where you get the impression that we are suggesting that getting the plan re-opened will facilitate the other measures. I think there is no direct relationship between them. The whole purpose of re-opening the plan is to give the opportunity, as you say, to any employee who now wishes to join the plan to give him that opportunity in fact to join. It is quite as simple as that.

Mr. Trudel: I posed the question because you say on page 3 in the second paragraph on that page:

... to re-open the 1959 plan, to provide a 2 per cent level of benefits, to provide voluntary early retirement at age 60 with no reduction in pension...

This is the reason I posed the question. You go on about survivors' benefits. I would like to just see that these are recommendations that you made—either touched briefly in this brief, as well as the General Chairmen's but the point that they were making was slightly different to the proposition that you are making in this paragraph.

Mr. Carew: I do not believe it was. I stand to be corrected. I do not know why you arrived at that conclusion. The intention is...

Mr. Trudel: The same?

Mr. Carew: Right.

Mr. Trudel: In answering Mr. Skoberg then you mentioned about the participation or the

[Interpretation]

viable, il doit être obligatoire. En fait, nous avons deux régimes distincts. A l'avenir, lors que le régime de 1935 sera éliminé, il n'y aura qu'un seul régime.

M. Trudel: Permettez-moi de vous poser une autre question. Quand vous parlez de la réouverture du régime de 1959, vous en arrivez à la conclusion qu'en rouvrant le régime les recommandations que vous avez formulées seront plus faciles à mettre en vigueur. J'ai cru comprendre que la raison de la réouverture du régime était de permettre aux employés de participer ou de contribuer à l'ancien régime. Cette raison ne leur a pas été complètement expliquée au moment où ces dispositions ont été formulées, plutôt que ce que vous examinez présentement dans vos recommandations.

M. Carew: Je ne sais pas pourquoi vous dites que nous laissons entendre que la réouverture du régime facilitera l'application d'autres mesures. Je crois qu'il n'y a aucun lien direct entre les deux. La réouverture du régime aurait pour seul but de donner l'occasion à tout employé de s'inscrire au régime maintenant, de le faire. C'est aussi simple que cela.

M. Trudel: J'ai posé la question parce que vous mentionnez à la page 3, deuxième alinéa, ce qui suit:

... étudier à nouveau le régime de 1959 à l'effet de présenter de nouveaux règlements qui comporteraient des avantages à un niveau de 2 p. 100 qui permettrait la retraite facultative à l'âge de 60 ans sans aucune réduction de pension...

C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question. Vous mentionnez ensuite les bénéfices accordés aux survivants. J'aimerais seulement m'assurer que ce sont des recommandations que vous avez faites—que vous avez formulées brièvement dans votre mémoire, et qui se trouvent aussi bien dans celui des Présidents généraux, mais le point qu'ils ont soulevé est un peu différent de la proposition que vous avancez dans ce paragraphe.

M. Carew: Je crois qu'il ne l'était pas. Vous me corrigerez si je fais erreur. Je ne sais comment vous en êtes arrivé à cette conclusion. L'intention est...

M. Trudel: La même?

M. Carew: Oui.

M. Trudel: En réponse à M. Skoberg alors, vous avez mentionné la participation ou l'ex-

[texte]

surplus belonging to the pension fund and no other. Should the pension fund not have sufficient amounts of money to pay for the contractual liabilities, would you agree to a decrease in benefits?

Mr. Carew: That is a hypothetical question I think you raised this morning. I would like to point out, first of all, that we see no danger of this happening in the near future or distant future. If it were to happen then we would have to look at the situation at that time.

Mr. Trudel: A last question, Mr. Chairman; you mentioned, I believe, a surplus in the pension trust fund and I got the inference from the other witnesses that possibly we are not talking about a surplus, we were talking about unfunded and looking for extra benefits. Do you have any specific reasons to make this assertion now that there is a surplus?

Mr. Carew: A surplus is quite apparent from reading the 1969 Annual Report, which indicates that they have written off this \$371 million as no longer being necessary to pay present pension benefits. We consider that to be a surplus and any surplus that arises is merely deferred wages which should be paid in the form of improved benefits to the employees.

Mr. Trudel: You based this recommendation on that particular 1969 statement?

Mr. Carew: That is right.

Mr. Trudel: You did not go into the actuarial assessment of the entire fund?

Mr. Carew: No, we did not. I think the General Chairmen's Association covered that particular point and we are in complete agreement with their assessment of the position as it relates to the pension fund.

Mr. Trudel: Have you any other studies or have you made studies other than what has been covered by General Chairmen's this morning.

Mr. Carew: No.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Mr. Carew, are you a former employee of a railway?

Mr. Carew: No, I am not.

[Interprétation]

cédent appartenant au fonds de pension et nul autre. Est-ce que le fonds de pension ne contient pas assez d'argent pour payer les engagements contractuels, seriez-vous d'accord pour diminuer les prestations?

M. Carew: Voilà une question hypothétique, comme celle que vous avez soulevée ce matin je crois. J'aimerais signaler tout d'abord que nous ne voyons aucun danger que cette chose se produise dans un avenir rapproché ou même lointain. Si elle devait se produire, il faudrait alors examiner la situation à ce moment-là.

M. Trudel: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez mentionné, je crois, un excédent dans le fonds de pension, et j'ai eu l'impression, d'après les autres témoins, que peut-être nous ne parlons pas d'un excédent, mais plutôt d'un fonds non consolidé et que nous cherchions à obtenir des bénéfices supplémentaires. Avez-vous des raisons précises pour avancer cette affirmation maintenant qu'il y a un excédent?

M. Carew: En lisant le rapport annuel de 1969, il est bien évident qu'il y a excédent, ce qui veut dire qu'on a éliminé ce montant de 371 millions comme n'étant plus nécessaire pour payer les prestations actuelles de pension. Nous considérons ce montant comme étant un excédent, et tout excédent qui se produit constitue simplement des salaires différés qui doivent être payés sous forme de prestations améliorées accordées aux employés.

M. Trudel: Avez-vous fondé cette recommandation sur cette déclaration de 1969?

M. Carew: Oui.

M. Trudel: Vous n'avez pas examiné l'évaluation actuarielle de tout le fonds?

M. Carew: Non. Je crois que l'Association des Présidents généraux s'en est occupé et nous sommes tout à fait d'accord avec leur évaluation en fonction du fonds de pension.

M. Trudel: Avez-vous d'autres études ou avez-vous fait des études autres que celles qui ont été examinées par l'Association des Présidents généraux ce matin?

M. Carew: Non.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Monsieur Carew, êtes-vous un ancien cheminot?

M. Carew: Non.

[Text]

Mr. Turner (London East): Never had any connections with or worked for one?

Mr. Carew: None whatsoever.

Mr. Turner (London East): You are in an advisory capacity to the Association?

Mr. Carew: That is right, yes.

Mr. Turner (London East): Could you give us a little of your background?

Mr. Carew: I am an immigrant from the British Isles. I arrived two years ago from Manchester, England. I was at university at Newcastle-On-Tyne and I arrived in Canada and began working for the Nonoperating Unions Joint Negotiating Committee. From there I moved to the Canadian Railway Labour Association as Research Director and now as Acting Executive Secretary.

Mr. Turner (London East): How long has your Canadian Railway Labour Association been in existence?

Mr. Carew: Since 1965.

Mr. Turner (London East): I believe in answer to a question of Mr. Skoberg you said you set up a pension committee to study it. When was this set up?

Mr. Carew: Yes, within the last six months.

Mr. Turner (London East): To your knowledge, what representations has your Association made to the General Chairmen's Association or the CNR to make changes in the pension plan during the last five years?

• 1600

Mr. Carew: To my knowledge we have not made any direct representation as such as an association. The relationship has been somewhat less formal, and it has been a sort of understood tacit arrangement that the members of the Canadian Railway Labour Association would, as individuals, and offices of their own particular unions make the necessary representations to the General Chairmen's Association.

Mr. Turner (London East): In other words, you work through the General Chairmen's Association?

Mr. Carew: The General Chairmen's Association deals with pension matters. That is clear cut.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): N'avez-vous jamais eu de rapports avec une telle société ou n'avez-vous jamais été employé par l'une d'elle?

M. Carew: Non.

M. Turner (London-Est): Vous êtes conseiller de l'association, n'est-ce pas?

M. Carew: Oui.

M. Turner (London-Est): Pourriez-vous nous donner une idée de vos antécédents?

M. Carew: J'ai immigré des Îles britanniques, je suis arrivé au Canada, il y a deux ans de Manchester en Angleterre. J'étais à l'Université de Newcastle-on-Tyne, je suis arrivé au Canada et j'ai commencé à travailler pour le *Nonoperating Unions Joint Negotiating Committee*. Ensuite, je suis entré à la *Canadian Railway Labour Association*, à titre de directeur de la recherche, et j'en suis actuellement le secrétaire administratif par intérim.

M. Turner (London-Est): Depuis quand cette association des cheminots existe-t-elle?

M. Carew: Depuis 1965.

M. Turner (London-Est): Je crois qu'en réponse à la question de M. Skoberg vous avez mentionné avoir créé un comité d'étude sur les pensions. Quand ce comité a-t-il été établi?

M. Carew: Oui, au cours des 6 derniers mois.

M. Turner (London-Est): A votre connaissance, quelles instances votre association a-t-elle faites à l'Association des présidents généraux ou à la Société des Chemins de fer Nationaux pour apporter des changements au Régime de pensions pendant les 5 dernières années?

M. Carew: A ma connaissance, en tant qu'association, nous n'avons fait aucune instance directe. Nos contacts ont été moins officiels en quelque sorte, et c'est sous une forme d'arrangements tacites que les membres de la *Canadian Railways Labour Association* aurait fait des instances nécessaires, en tant qu'individus et qu'administrateurs de leur propre syndicat, auprès de l'Association des présidents généraux.

M. Turner (London-Est): En d'autres termes, vous avez travaillé par l'entremise de l'Association des présidents généraux?

M. Carew: L'Association des présidents généraux s'occupe des questions de pensions. Cette question est claire.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Can you tell us what type of plan Air Canada employees have? Do they pay into the CNR pension plan or do they have a separate plan?

Mr. Carew: They have a separate plan.

Mr. Turner (London East): How does it compare with the CNR?

Mr. Carew: It is a little better but I am not that familiar with it. I understand the benefits are much the same as those provided by the CN but Air Canada also makes a guaranteed contribution of 5 per cent to the fund every year, whereas CN only pays an actuarially estimated amount. In 1969 it was 1.7 per cent.

Mr. Turner (London East): I have listened to you several times in the two or three months. You have a lot of knowledge about pension plans. In your opinion—you have heard the different points raised here—what would it actually cost in dollars? Could you give us an estimate?

Mr. Carew: For what?

Mr. Turner (London East): The different suggestions that different groups have made?

Mr. Carew: I might know a lot about pensions, but I could not really make an estimate. It must be done by an actuary who has all the information pertaining to the age of the employees, the number of employees, the monthly salaries, numerous things which I am just not in a position to know at this stage what exactly it would mean in dollars and cents. But indications are that when the company made a cost analysis of the General Chairmen's Association's proposals, they fell within the terms of this \$371 million quite considerably. This is what the whole basis of the demand for improvements rests upon now.

Mr. Turner (London East): I noticed in your brief that you do not state what the makeup of the Pension Board should be. You have heard the other briefs. What do you think in your opinion? Should it be three and three, and an independent chairman and who should appoint this independent chairman?

Mr. Carew: We had not stated here. We go along again, with the General Chairmen's

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous nous dire quel type de régime les employés d'Air Canada ont? Est-ce qu'ils contribuent au Régime de pensions des Chemins de fer Nationaux, ou ont-ils un régime différent?

M. Carew: Ils ont un régime différent.

M. Turner (London-Est): Est-il comparable à celui des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. Carew: Il est un peu mieux, mais je ne le connais pas très bien. Je crois savoir que les avantages fournis sont à peu près les mêmes que ceux des chemins de fer nationaux du Canada, mais Air Canada fournit également une contribution garantie de 5 p. 100 à la caisse chaque année, tandis que la société des chemins de fer nationaux ne paie qu'un montant calculé d'après des estimations actuarielles. En 1969, ce montant était de 1.7 p. 100.

M. Turner (London-Est): Je vous ai écouté parler plusieurs fois depuis 2 ou 3 mois. Vous connaissez bien les régimes de pensions. A votre avis, vous avez entendu les différentes opinions exprimées ici, quel montant faudrait-il en dollars, approximativement?

M. Carew: A quelle fin?

M. Turner (London-Est): Pour les différentes suggestions proposées par divers groupes.

M. Carew: Peut-être que je connais bien les régimes de pensions, mais je ne pourrais vraiment pas vous donner une évaluation. Celle-ci doit être faite par un actuaire qui possède tous les renseignements concernant l'âge des employés, leur nombre, leurs salaires mensuels et plusieurs renseignements que je ne puis savoir en ce moment, pour déterminer ce qu'il en coûterait exactement en dollars et cents. Toutefois, il semble que la société a fait une analyse du coût des propositions formulées par l'Association des présidents généraux, et elles étaient de beaucoup moins élevées que \$371 millions. La base entière de notre demande d'améliorations repose maintenant sur ces chiffres.

M. Turner (London-Est): J'ai remarqué dans votre mémoire que vous ne mentionnez pas quelle devrait être selon vous la composition de la commission des pensions. Vous avez entendu les autres mémoires. Qu'en pensez-vous? Est-ce que ce devrait être 3 et 3, et 1 président indépendant, et qui devrait nommer ce président indépendant?

M. Carew: Nous n'aurions pas fait de déclarations à ce sujet. Encore une fois, nous

[Text]

Association's view on this where they suggested that equal representation is absolutely a must. As Mr. Clements mentioned this morning, we do not want to put the cart before the horse here. The General Chairmen's Association at this present time is assessing whether this Pension Board should in fact, continue to exist, and whether in fact they serve any useful purpose by membership on that board.

I think perhaps that decision will have to be made first. Is it worthwhile for them to sit on the Pension Board. Then, let us make the decision as to how that board should be constituted. In other words, the present situation is totally unsatisfactory.

• 1605

Mr. Turner (London East): I believe there is approximately 31,000 employees on pension now. Have you any objection to having a pensioner as a member of the Board?

Mr. Carew: This is a personal opinion because I do not think the Association has got a particular view on this. I have heard numerous representations made on this. If I might give a personal opinion, maybe one of the gentlemen here would correct that opinion, if they think otherwise. I do not believe that there is need for a pensioner to be on the board. I believe that the pensioner can be represented by the General Chairmen or the union officers. I think that it is apparent that maybe they have not been getting the sort of representation that they might like, but I think this can be changed without actually putting a pensioner on the Pension Board.

Mr. Turner (London East): They have the feeling you know they have been forgotten for the last 20 years.

Mr. Carew: As I say, I think that might well be so, but I am not convinced that just putting a pensioner on the board will make any difference at all.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

The Chairman: Mr. Thomas?

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, most of the questions that I had in mind have already been asked. Your brief ties in pretty well with what we heard this morning and what we have heard from other organizations.

Do you have some knowledge of the Air Canada pension plan? How complete a knowledge do you have on that?

[Interpretation]

sommes d'accord avec l'opinion de l'Association des présidents généraux selon laquelle la représentation égale est indispensable. Comme M. Clements l'a mentionné ce matin, nous ne voulons pas mettre la charrue devant les bœufs dans ce cas-ci. L'Association des présidents généraux est en train d'estimer si cette commission de pensions devrait continuer à exister et s'il vaut vraiment la peine d'être représentés à cette commission.

Je crois qu'il faudra peut-être prendre cette décision d'abord. Il faudra décider s'il vaut la peine de siéger à une commission de pensions puis, on déterminera la composition de cette commission. Autrement dit, la situation actuelle est tout à fait inacceptable.

M. Turner (London-Est): Je crois qu'il y a environ 31,000 employés retraités à l'heure actuelle. Vous opposeriez-vous à ce qu'un retraité soit membre de la commission?

M. Carew: C'est là une opinion personnelle, car je ne crois pas que l'Association ait exprimé une opinion particulière à ce sujet. J'ai entendu beaucoup de demandes qui ont été faites à ce sujet. Je voudrais donner mon opinion personnelle à ce sujet, peut-être qu'un des membres ici voudrait corriger cette opinion, s'il le juge à propos. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'un retraité fasse partie de la commission. Je pense que les retraités peuvent être représentés par les présidents généraux ou les administrateurs du syndicat. Il semble qu'ils ne seraient peut-être pas représentés comme ils le voudraient, mais je pense que l'on pourrait changer cette situation sans désigner un retraité pour faire partie de la commission des pensions.

M. Turner (London-Est): Ils ont l'impression que vous savez que l'on n'a pas pensé à eux pendant les dernières 20 années.

M. Carew: Il pourrait bien en être ainsi, mais je ne suis pas convaincu que la nomination d'un retraité à la Commission changera quoi que ce soit.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Thomas?

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, la plupart des questions que j'avais à l'idée ont déjà été posées. Votre mémoire enchaîne bien ce que nous avons entendu ce matin et ce que nous avons entendu de la part d'autres organismes.

Avez-vous connaissance du régime de pensions d'Air Canada? En avez-vous une connaissance approfondie?

Texte]

Mr. Carew: Very limited. It depends on the question you are going to ask.

Mr. Thomas (Moncton): I have been told that there is a difference in the contribution rate between CNR and Air Canada. The CNR employee pays approximately 1 per cent more to receive the same benefits. Have you any knowledge of that?

Mr. Carew: I have got a sneaking suspicion you are right, but I could not say outright that that is right. I think I have read that.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am sorry, I should have asked the General Chairmen's association this question this morning but I will pose it now and possibly you could confirm or otherwise. When Mr. MacMillan was before us on May 21, the question was asked of him:

Do you believe, Mr. MacMillan, that possibly pensions, inasmuch as they are being contributed to by employees and employers, should be a negotiable item?

Mr. MacMillan replied:

Well, that is a very good question. I have asked that myself several times in the last six months. I think the answer to it lies in the fact that in my personal enquiries, which are not official—talking to people that I know who are representatives of different classifications of our employees—I have found a lack of unanimity as to whether or not this is desirable by our men. If there could be an acceptance of the desirability we are quite prepared to talk about it.

Could you possibly tell me whether the President of the Canadian National has talked with your Association about making pensions negotiable item?

Mr. Carew: Not at all, no.

Mr. Skoberg: That is the only question I had.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Carew can you tell us how many CN employees went on pension last year? Have you any idea?

Mr. Carew: No, none at all.

[Interprétation]

M. Carew: Très limitée. Tout dépend de la question que vous allez poser.

M. Thomas (Moncton): On m'a dit qu'il y a une différence entre le taux de cotisation des employés des chemins de fer nationaux et de ceux d'Air Canada. Les employés des chemins de fer nationaux paient environ 1 p. 100 de plus pour recevoir les mêmes avantages. Avez-vous connaissance de cela?

M. Carew: Je soupçonne que vous avez raison, mais je n'en suis pas tout à fait certain. Je pense que j'ai lu quelque chose à ce sujet.

M. Thomas (Moncton): Merci.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Monsieur le président, je m'excuse, j'aurais dû poser la question suivante ce matin à l'Association des présidents généraux, mais je vais la poser maintenant et vous pourriez peut-être la confirmer ou non. Lorsque M. MacMillan a comparu devant nous le 21 mai, on lui a posé la question suivante:

Croyez-vous, monsieur MacMillan, que les pensions devraient être négociables, puisque l'employeur et l'employé y participent?

M. MacMillan a donné la réponse suivante:

Voilà une très bonne question que je me suis posé moi-même plusieurs fois au cours des 6 derniers mois. La réponse repose sur le fait qu'au cours de mai d'après mes enquêtes personnelles, qui ne sont pas officielles—en parlant à des gens que je connais et qui représentent différentes classifications de nos employés.—j'ai constaté qu'il y avait absence d'unanimité pour savoir si oui ou non cette mesure est souhaitable pour nos employés. Si on considère que la chose est souhaitable, nous sommes bien prêts à en parler.

Pourriez-vous me dire si le président des Chemins de fer Nationaux s'est entretenu avec votre Association pour savoir si les pensions devraient être négociables?

M. Carew: Nullement, non.

M. Skoberg: Voilà la seule question que j'avais à poser.

Le président: D'autres questions, messieurs? Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur Carew, pouvez-vous nous dire combien de gens ont pris leur retraite l'an dernier? En avez-vous une idée?

M. Carew: Non.

[Text]

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Portelance?

M. Portelance: D'après le rapport financier du CN, le même actuaire, Cyril J. Woods de la firme *William M. Mercer Limited*, évaluait, en 1968, la masse consolidable à \$675 millions et en 1969, un an plus tard, à \$300 millions. Pouvez-vous nous expliquer pour quelles raisons? Il dit avoir utilisé de nouvelles précisions mathématiques, mais quelle est votre version?

Mr. Carew: It is quite apparent that the surplus or the reduction of the unfunded liability by \$371 has come about by the introduction of a new interest rate assumption from 4 per cent to $7\frac{1}{2}$ per cent and an introduction of a wage inflation factor of 4 per cent. Previous to this actual report, there had been no allowance made for a wage inflation factor. An interest rate of $7\frac{1}{2}$ per cent will obviously have the effect of a much greater earning power. What is happening is that the Canadian National is saying that in view of the fact the invested portion of the fund can now earn a much greater yield, we will take advantage of that yield by reducing our debt to the fund by an amount of \$371 million.

• 1610

Mr. Portelance: Which means that if a year from now they feel they can get more interest they will reduce it again. They will come to the point where they will not owe anything.

Mr. Carew: I understand they intimated quite strongly to the general chairman of the Pension Board that their first concern is to wipe out this unfunded liability, and if we follow that through this would suggest that we are not going to get any improvements until they have gone through that process. In other words, if they cannot reduce it at the next evaluation or the one after that then, as the General Chairmen's brief pointed out this morning, we will not get any improvement in benefits until the year 2027.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Guay?

M. Guay (Lévis): Il me semble que jusqu'à maintenant, tous les mémoires qui nous ont été présentés semblent être en faveur de la négociabilité et que le fonds de retraite fasse partie d'une convention collective. Si j'ai bien compris, vous semblez vous y opposer ou n'avoir aucune opinion à ce sujet.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: According to the CNR financial report, the same actuary, Cyril J. Woods of William M. Mercer Limited, assessed the fund at \$675 million in 1968 and, a year later in 1969 at \$300 million. Can you explain the reasons for that? He says he has used new mathematic calculations but what is your version on this?

M. Carew: Il est bien évident que l'excédent ou la réduction de la dette non consolidée de 371 millions provient de l'introduction d'un nouveau taux d'intérêt, s'élevant de 4 à $7\frac{1}{2}$ p. 100, et de l'introduction d'un facteur d'inflation sur les salaires de 4 p. 100. Avant la publication de ce rapport, on n'avait pas prévu l'indice d'inflation sur les salaires.

Un taux d'intérêt de $7\frac{1}{2}$ produit naturellement comme effet une puissance productive beaucoup plus grande. Voici ce qui se passe. Les Chemins de fer Nationaux a pour dire qu'étant donné que la part investie du fonds peut fournir un revenu beaucoup plus élevé, elle en tirera avantage en diminuant la dette du fonds de 371 millions.

M. Portelance: Ce qui veut dire que si dans un an, elle estime qu'elle peut obtenir plus d'intérêt, elle réduira de nouveau la dette. Ainsi, elle en viendra à un point où elle ne devra plus rien.

M. Carew: Je crois savoir qu'elle a notifié d'une façon très ferme au président général de la Commission des pensions que sa première préoccupation était d'éliminer cette dette non consolidée. Si nous poursuivons cette ligne de conduite, tout laisse entendre que nous n'obtiendrons aucune amélioration tant que le procédé n'aura pas été terminé. Autrement dit, si elle ne peut pas réduire la dette lors de la prochaine évaluation ou de la suivante, alors, comme le signalait le mémoire du président général, ce matin, nous n'obtiendrons aucune amélioration dans des prestations avant l'an 2027.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Guay?

Mr. Guay (Lévis): It seems to me that so far all the briefs submitted to us appear to favor negociability and that the pension plan be part of the collective agreement. If I understood correctly, you seem to be opposed to this or to have no opinion about it.

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Carew: The Association does not make policy decisions with regard to pensions. The members of the Association might take a particular viewpoint within the General Chairmen's Association and the decision will be taken when the General Chairmen's Association meets. The present policy is that the pension plan is not negotiable. Whether that decision will be changed or not, I do not know. It may well be changed. There are indications that because of the great unrest this may be the means by which we can prevent this sort of situation from arising again.

M. Guay (Lévis): Mais ne pensez-vous pas qu'au moment où vous avez présenté ce mémoire, il eût été bon de consulter vos 100,000 membres? En fait, les avez-vous renseignés sur chacun des points de ce mémoire et avez-vous obtenu leur assentiment là-dessus?

Mr. Carew: There were consultations to the extent that the Association is made up of some 35 members from all the railway unions and presumably these people have their fingers on the pulse with respect to what the membership desires and wants. They are continually in touch with them, and the brief that you heard this afternoon came about as a result of representations that the rank and file membership made through their union officers.

I think, as Mr. Clements pointed out this morning, that when you are dealing with 100,000 people not everybody is going to be satisfied. There are bound to be conflicts. This pension plan which we have is a very complex one. It is not something that you will get full agreement on at any time, whether it is negotiable or whatever. There will always be these conflicts, and that is a good thing.

M. Guay (Lévis): Une dernière question, monsieur le président, seriez-vous mécontent de la façon dont la caisse de retraite est administrée?

Mr. Carew: Not in the least happy.

M. Guay (Lévis): Selon vous, quelle serait la meilleure recommandation que nous pourrions faire à la Chambre, afin de remédier à cet état de choses?

1615

Mr. Carew: I think the way the General Chairmen's Association suggested this morning; that you make a recommendation to the effect that the Pension Board as it now exists

M. Carew: L'Association ne prend pas de décisions de principe au sujet des pensions. Il se peut que les membres de l'Association adoptent un point de vue particulier dans le cadre de l'Association des présidents généraux, et la décision sera prise lors de la réunion de cette association. La politique actuelle est la suivante: le régime de pensions n'est pas négociable. Je ne sais pas si cette décision sera modifiée ou non. Il se peut bien qu'elle le soit. Il semble qu'en raison de l'agitation intense qui se manifeste, ce pourrait être le moyen par lequel nous pourrions empêcher cette sorte de situation de se produire de nouveau.

Mr. Guay (Lévis): But don't you think that when you submitted this brief it would have been wise to consult your 100,000 members? In fact, did you inform them on each point of this brief and did you obtain their consent on this?

M. Carew: Il y a eu des consultations dans la mesure où l'Association comprend à peu près 35 membres provenant de tous les syndicats ferroviaires et il y a lieu de croire que tous ces gens surveillent de près ce que les membres désirent. Ils se maintiennent continuellement en contact avec eux, et le mémoire que vous avez entendu cet après-midi découle des instances faites par le personnel subalterne par l'entremise des administrateurs des syndicats.

Comme l'a dit M. Clements ce matin, je crois qu'il y aura des mécontents. Lorsqu'on s'occupe de 100,000 personnes, certains conflits sont inévitables. Notre régime de pensions est très complexe. Ce n'est pas quelque chose au sujet duquel on peut obtenir un accord unanime en tout temps, que ce soit négociable ou non. Il y aura toujours des conflits et c'est sans doute une bonne chose.

Mr. Guay (Lévis): A final question, Mr. Chairman. Are you unhappy with the administration of the pension fund itself?

M. Carew: Je n'en suis aucunement satisfait.

Mr. Guay (Lévis): In your view, what is the best recommendation we could submit to the House to remedy this situation?

M. Carew: Je crois que c'est la façon que l'Association des présidents généraux a proposée ce matin, c'est-à-dire que vous recommandiez que la Commission des pensions, sous

[Text]

be reconstituted so that the employees would at least have equal representation, and that that Board would negotiate and not sit there and act as rubber stamps for the Board of Directors of the Canadian National.

M. Guay (Lévis): Très bien.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Guay?

M. Portelance: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: D'après vous, monsieur Carew, y a-t-il plusieurs compagnies qui augmentent les pensions aux personnes qui les reçoivent déjà?

Mr. Carew: Yes, there are many.

Mr. Portelance: Do you know of any in Canada?

Mr. Carew: International Nickel, I believe. In fact, the steelworkers in many of the steel companies have negotiated recent agreements for increases for those people now on pension. I think I read of a case yesterday where the pensions of those people who are presently on pension would be increased by \$20 a month. I am not sure who that was. Again, I think it was a negotiated plan with the steelworkers.

Mr. Portelance: And who was paying for it at that time, was it the...

Mr. Carew: The company.

Mr. Portelance: Not the employees?

Mr. Carew: No.

Mr. Portelance: From their benefits.

Mr. Carew: From whose benefits?

Mr. Portelance: From the Company's benefits.

Mr. Carew: That is right.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Carew, in answer to a previous question I believe you said that the funding of the \$671 million debt would run until the year 2027. If this situation was allowed—and correct me if I am wrong—to continue we could not look for improvements or the chance of their being

[Interpretation]

sa forme actuelle, soit reconstituée de façon que les employés soient au moins représentés également et que cette commission procède des négociations au lieu de se contenter de ratifier les décisions du Conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Mr. Guay (Lévis): Very well.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Guay?

Mr. Portelance: A final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: In your opinion, Mr. Carew are there many companies which increase pensions of retired people?

M. Carew: Oui, il y en a beaucoup.

M. Portelance: En connaissez-vous au Canada?

M. Carew: Oui, l'*International Nickel*, je crois. En fait, les travailleurs de l'acier, dans beaucoup de compagnies, ont récemment négocié des ententes en portant des augmentations pour les retraités. J'ai lu hier, je crois, que la pension des retraités serait augmentée de \$20 par mois. Je ne suis pas certain de quelle compagnie il s'agissait, mais je crois qu'il s'agissait d'un régime négocié avec les travailleurs de l'acier.

M. Portelance: Et qui payait cette augmentation à ce moment-là, était-ce...

M. Carew: La compagnie.

M. Portelance: Et non les employés?

M. Carew: Non.

M. Portelance: A même leurs prestations.

M. Carew: De quelles prestations?

M. Portelance: Celles de la compagnie.

M. Carew: Oui.

M. Portelance: Merci.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Monsieur Carew, en réponse à une question précédente vous avez dit que la consolidation de la dette de 671 millions irait jusqu'en l'an 2027. Veuillez me corriger si je me trompe, si on permettait à cette situation de continuer, on ne pourrait s'attendre à des améliorations,

[Texte]

improvements would be restricted. Is that what you said?

Mr. Carew: If the Canadian National takes the position that it is now taking, and continues to take that position, that will be the end result.

Mr. Trudel: How has it come about that the pensions have gone from a non-participating level of \$25 a month to six times that level—I am now talking about retired employees—and yet there has been an increase of debt to the fund? The employees are now getting six times what they were previously getting, while at the same time there is an increase in the debt to the fund by the company.

Mr. Carew: As you know, before 1960 the company did not currently fund its contributions.

Mr. Trudel: I agree.

Mr. Carew: In 1960 I think the amount was \$325 million. Since that time it has risen to the maximum of \$675 million. This has come about as a result of improvements in the plan and wage increases.

Mr. Trudel: In your recommendations there are certain provisions—and I have asked this question before of other witnesses—that are not related to any funds at all, but are paid out of general revenues. Do you feel that this could be carried on if what you are asking for now is extracted from general revenues rather than from the fund?

Mr. Carew: I have no particular opinion on that situation. Some people have the misconception that because it is a \$1,414 million fund that it is something to be hallowed. It does not matter at what level the fund is, provided the benefits are what we consider to be right and just, and the benefits we now receive are certainly less than just when you consider the present level of liability.

Mr. Trudel: You would then have no objection to a build-up of this fund provided the benefits would increase as well?

Mr. Carew: None whatsoever.

Mr. Trudel: Because someone has said that this fund should be pegged at a certain level.

Mr. Carew: If I am not mistaken, I believe that suggestion was put before the Pension Board by one of the actuaries from Mercer. He suggested that this might be the solution to this problem; that the way to handle a fund of this size might be to set maximum and minimum levels and when the fund rose

[Interprétation]

où les chances d'améliorations seraient limitées. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Carew: Si les Chemins de fer Nationaux continuent à maintenir leur position, ce sera le résultat final.

M. Trudel: Comment se fait-il que les pensions soient passées d'un montant inférieur sans participation de \$25 par mois à six fois ce niveau—je parle des employés à la retraite—et pourtant la dette au fonds a augmenté? Les employés reçoivent maintenant six fois plus qu'auparavant et en même temps, la compagnie augmente la dette du fonds?

M. Carew: Comme vous le savez, avant 1960 la compagnie ne consolidait pas couramment ses cotisations.

M. Trudel: Bien sûr.

M. Carew: En 1960, je crois que le montant était de 325 millions. Depuis cette date, il a atteint le maximum de 675 millions, à la suite d'améliorations apportées au régime et des augmentations de salaire.

M. Trudel: Dans vos recommandations, certaines dispositions—et j'ai posé cette question auparavant à d'autres témoins—ne se rattachent à aucun fonds mais sont payées à même les revenus généraux. Pensez-vous qu'on pourrait continuer à procéder de cette façon si le montant que vous demandez en ce moment est tiré des revenus généraux plutôt que du fonds?

M. Carew: Je n'ai pas d'opinion particulière à ce sujet. Il y a des gens qui s'imaginent que parce qu'il s'agit d'un fonds de \$1,414, c'est quelque chose de sacré. Peu importe le niveau du fonds, pourvu que les prestations soient ce que nous considérons être justes et équitables, et les prestations que nous recevons actuellement ne sont sûrement pas justes, étant donné le niveau actuel du passif.

M. Trudel: Vous ne vous opposeriez pas alors à une accumulation de ce fonds, à condition que les prestations augmentent autant?

M. Carew: Pas du tout.

M. Trudel: Car quelqu'un a dit que ce fonds devrait être fixé à un certain niveau.

M. Carew: Si je ne m'abuse, je pense que cette proposition a été soumise à la Commission de pensions par l'un des actuaires de la maison Mercer. Il a laissé entendre que cette mesure pourrait constituer la solution au problème; que la façon de traiter un fonds de cette importance pourrait consister à fixer des

[Text]

above its minimum the benefits would then be increased. I am working on that. I have no idea whether that is feasible or whether it would be acceptable. I believe that it is just a new facet thrown in which would have to be analysed.

• 1620

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I see in one of the recommendations this morning that the company make immediate provisions for the supplementing of the pensions of present pensioners. Where would the funds come from in this particular recommendation—from the pension fund itself or from the Treasury Board?

Mr. Carew: From the Treasury Board, if you want to put it in those terms.

Mr. Skoberg: That is for the present pensioners.

The Chairman: No other questions, gentlemen? This completes the brief of Mr. Carew. I want to thank you and your staff very much.

Now I would like to call upon Mr. M. K. Carson. I believe Mr. Smith is going to present the brief. Would you be good enough to present the witnesses with you.

Mr. Wm. J. Smith (National President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): I am W. J. Smith, National President of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. To my immediate right is my Executive Vice-President, Brother M. K. Carson, and to his right is Mr. D. N. Secord, Secretary Treasurer of our organization.

Gentlemen, the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, representing some 21,000 employees of the Canadian National Railways, welcomes this opportunity to put before your Committee its views on the important subject of the CN's pension plan. If I may interpolate here, that 21,000 represents 25 per cent of the Canadian National Railways' total employees.

This is a matter that vitally affects our members' welfare. The manner in which the CN pension plan is funded and administered determines whether or not they will receive

[Interpretation]

niveaux maximums et minimums, et lorsque le fonds dépasse le niveau minimal, les prestations seraient alors augmentées. Je m'occupe de cette question. Je ne puis dire si cela est possible ou si cela est acceptable. Je crois qu'il s'agit là d'un nouvel aspect qu'il faudrait étudier.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je vois dans l'une des recommandations présentées ce matin, que la compagnie a fait des réserves tout de suite pour compléter les pensions versées aux pensionnés actuels. D'où viendraient les fonds, dans le cadre de cette recommandation particulière, est-ce du fonds de pension lui-même ou est-ce du Conseil du Trésor?

M. Carew: Du Conseil du Trésor, si vous voulez.

M. Skoberg: Ceci concerne les pensionnés actuels.

Le président: N'y a-t-il pas d'autres questions, messieurs? Ceci met un point final au mémoire de M. Carew. Je profite de l'occasion pour vous remercier énormément ainsi que pour remercier votre personnel.

Je voudrais maintenant faire appel à M. M. K. Carson. Je crois que M. Smith va nous présenter le mémoire. Voulez-vous bien nous présenter les témoins qui vous accompagnent.

M. Wm. J. Smith (président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Je suis le président de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; tout de suite à ma droite, vous voyez le vice-président exécutif, M. M. K. Carson et à sa droite le secrétaire-trésorier de notre organisation, M. D. N. Secord.

Messieurs, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, qui représente quelque 21,000 employés des chemins de fer nationaux du Canada, est heureuse de cette occasion de présenter à votre Comité son opinion au sujet du régime de pensions du CN. Si vous me permettez de faire une interpellation ici, ces 21,000 employés représentent 25 p. 100 du total des employés des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Voici une question qui touche le bien-être de nos membres de façon capitale. La façon dont le régime de pensions du CN est administré détermine si oui ou non ils recevront, à

[Texte]

an adequate income upon retirement. We have felt for some time that substantial improvements in the benefits provided by the plan are feasible, without requiring increases in employee contributions. Developments in recent months, including a new actuarial study of the CN plan, have confirmed this belief.

In the main, we endorse the proposals and comments on this issue submitted to your committee by the labour representatives on the Canadian National Pension Board and by the Canadian Railway Labour Association, of which we are a member. We do not intend to waste time by repeating the arguments and documentation contained in those briefs. Nevertheless, there are several points on which our members hold such strong opinions that we are impelled to convey them to you in their behalf, as distinct from the CRLA and General Chairmen's submissions.

On two aspects of the plan, in particular—the treatment of present pensioners, and the manner of union representation in the administration of the plan—we have adopted policies that are more emphatic—and perhaps more specific—than those of the other railway unions.

The plight of present CN pensioners, especially those who come under the 1935 plan, has undoubtedly been brought to your attention as members of Parliament by those pensioners who happen to be your constituents. You are aware that 2,629 former employees of the CN are receiving monthly pensions of \$25 or less, another 3,002 are getting between \$25 and \$50 a month, and another 4,325 are receiving between \$50 and \$100 a month.

Many of these retired CN employees worked for the railway for 30 and even 40 years. They deserve a much larger pension as reward for their long service than the pittance on which they are now forced to sustain themselves.

1625

It is true that some of these pensioners—those receiving the basic \$25 a month—chose not to participate in the 1935 plan. It is also true that some of them chose not to change over to the improved plan or to avail of the opportunity to come under the latest plan when it was further improved in 1959.

However, not all, perhaps not even the majority, made this decision through short-

[Interprétation]

leur retraite, un revenu suffisant. Depuis quelque temps, nous croyions que des améliorations substantielles dans les allocations prévues par le régime étaient faisables, sans nécessiter des augmentations dans la contribution de l'employé. Depuis quelques mois, certains développements, y compris une nouvelle étude actuarielle du régime du CN, ont confirmé cette opinion.

Dans l'ensemble, nous endossons les propositions et les commentaires sur cette question qui ont été présentés à votre comité par les représentants du syndicalisme qui faisaient partie de la Commission des pensions du Canadien-National, et par l'Association canadienne des syndicats de chemins de fer, dont nous sommes membres. Nous n'avons pas l'intention de gaspiller du temps en répétant les arguments et la documentation contenus dans ces mémoires. Néanmoins, il y a plusieurs points sur lesquels nos membres ont de si fortes opinions que nous sommes poussés à vous en faire part en leur nom, distinctement de la CRLA et de la présentation des Présidents généraux.

Sur deux aspects du régime, en particulier,—le traitement des retraités actuels, et la représentation syndicale dans l'administration du régime—nous avons adopté des politiques qui sont plus insistantes—et peut-être plus précises, que celles des autres syndicats de chemins de fer.

La situation pénible des retraités actuels du CN, tout particulièrement de ceux visés par le régime 1935, a sans doute été attirée à votre attention à titre de députés par ces retraités qui sont vos commettants. Vous savez sans doute que 2,629 anciens employés du CN reçoivent mensuellement des pensions de \$25 ou moins, 3,002 autres reçoivent entre \$25 et \$50 par mois, et enfin, 4,325 autres reçoivent entre \$50 et \$100 par mois.

Plusieurs de ces employés retraités du CN ont travaillé pour le chemin de fer pendant 30 et même 40 années. Ils méritent une bien plus grande pension comme récompense de leurs longues années de service que les miettes qu'ils sont maintenant forcés de toucher pour les soutenir.

Il est vrai que certains de ces retraités—ceux qui reçoivent les \$25 de base par mois—ont préféré ne pas participer au régime de 1935. Il est également vrai que certains parmi eux ont préféré ne pas transférer au régime amélioré, ni se prévaloir de l'occasion d'être visés par le plus récent régime, lorsqu'il a été amélioré en 1959.

Toutefois, non pas tous (peut-être même pas la majorité) ont formulé cette décision

[Text]

sightedness. Many of them literally could not afford to put a significant percentage of their meager wages into a retirement fund. They had to sacrifice their future security to provide at that time the bare necessities of life for their families. Many others who later wished to participate in the CN pension plan when their wages rose sufficiently to permit them to do so were thwarted by the large amounts in premium arrears they were forced to make up in order to qualify.

We do not take the position that improvements in the pensions of those who did not make contributions should come out of the CN pension fund. These should be financed out of general CN revenue, on the basis that even employees who failed, or were unable to participate in the plan deserve a decent minimum pension as a reward for their years of service.

A threefold increase in the basic \$25 pension can be justified on the grounds of higher living costs alone. The value of the dollar since 1935 has been so eroded that a pensioner today would need at least \$75 a month to buy the goods and services he could get for \$25 in the mid-thirties. If the basic 1935 pension is to be actually improved in terms of purchasing power, as we strongly urge, then it should be increased by at least another \$10 for non-contributors to \$85, and by \$25 for contributors to provide a minimum pension of \$100 a month. This would still be far from adequate in these inflationary times, but it would provide immense relief to those now struggling to survive on a shockingly small monthly sum.

Of course, the application of this cost-of-living improvement should also be extended to all pensioners who contributed to the 1935 plan, dating back to their first year of retirement, as well as to the participants in the 1952-59 plan.

To prevent further erosion of the CN pensions by inflation, we join with all other railway unions in demanding that a cost-of-living escalator clause be incorporated into the plan immediately. The present and future estimated surpluses in the fund could easily absorb the cost of such an additional benefit, tying pensions to the Consumer Price Index. In fact, since much of the current surplus has accrued from inflation-fed increases in investment revenue, it is only fair that contributors

[Interpretation]

par manque de prévoyance. Plusieurs en fait ne pouvaient pas se payer le luxe de verser un pourcentage significatif de leurs pauvres salaires dans un fonds de retraite. Ils devaient sacrifier leur sécurité à venir pour pourvoir à ce moment-là les nécessités de la vie à leur famille. Plusieurs autres qui auraient voulu plus tard participer au régime de pension du CN, lorsque leurs salaires ont grimpé suffisamment pour leur permettre de le faire, ont été mis de côté en raison des vastes sommes en arrérages de primes qu'ils auraient dû verser afin de se qualifier.

Nous ne soutenons pas que les améliorations aux pensions de ceux qui n'ont pas versé de contributions devraient venir de la Caisse de pension du CN. Celles-ci devraient être financées à même les revenus généraux du CN, parce que même les employés qui ont négligé ou étaient incapables de participer au régime méritent une pension minimum décente comme récompense pour leurs années de service.

Une augmentation triple de la pension de base de \$25 peut se justifier en raison seulement du coût de la vie plus élevé. La valeur du dollar depuis 1935 a été tellement érodée qu'un retraité aujourd'hui aurait besoin d'au moins \$75 par mois pour acheter les marchandises et les services qu'il aurait pu obtenir pour \$25 dans les années '30. Si la pension de base de 1935 doit être améliorée en fait, sous forme de pouvoir d'achat, comme nous le préconisons fermement, alors elle devrait être augmentée d'au moins \$10 pour les non-contributants, jusqu'à \$85, et de \$25 pour ceux qui contribuent, afin de prévoir une pension minimum de \$100 par mois. Ceci serait encore loin d'être suffisant, en ces temps inflationnistes, mais cela prévoirait un remède immédiat pour ceux qui essaient maintenant de survivre à même une somme mensuelle affreusement petite.

Évidemment, l'application de cette amélioration dans le coût de la vie devrait être accordée à tous les retraités qui ont contribué au régime de 1935, à compter de leur première année de retraite, ainsi qu'aux participants du régime de 1952-1959.

Pour empêcher encore plus l'érosion des pensions du CN par l'inflation, nous nous joignons à tous les autres syndicats ferroviaires pour demander qu'une disposition en vue du coût de la vie soit incorporée immédiatement dans le régime. Les surplus présents et futurs que l'on prévoit pour la caisse pourraient facilement absorber le coût de tel avantage additionnel, liant les pensions à l'indice des prix à la consommation. En fait, étant donné qu'une grande part des surplus actuels vient

[texte]

receive a sufficient additional share of this surplus to offset the rise in their living costs.

1630

A precedent has already been set by the federal Government in providing a cost-of-living clause with the Canada Pension Plan and the federal civil service plan. We do not agree, however, with the limitation of this clause to 2 per cent per year. It should give all protection against rising prices and this can only be done by matching the actual rise in living costs which has been exceeding 4 per cent per annum in recent years.

If the ability of the CN Pension Fund to finance these improvements is questioned, we can argue that only improper management of the fund would prevent their implementation. Our members are particularly incensed by the recent write-off of some \$371 million of the Corporation's unfunded liability. This is money owed to its employees—deferred wages to which they are entitled upon retirement—and we object most strenuously to the arbitrary action of the CN's Board of Directors in renegeing on this massive debt.

If this money were put into the fund and wisely invested, as the CN is morally if not legally committed to do, it would go a long way toward financing all the improvements in the CN's pensions that the unions are seeking.

We feel the Superintendent of Pensions, Mr. Richard Humphrys, violated the spirit and intent of the Pension Benefits Standards Act in authorizing this huge writedown of the CN's pension debt. His decision to grant consent for what the General Chairman's brief describes as "little short of the embezzlement of the employees' deferred wages" should be overruled and reversed by the federal Government. If not, the unions will have to consider more effective means of compelling the CN to live up to its financial obligations to its employees.

The employees already are contributing more than three times as much as the CN for future liabilities. Now the CN is taking the earnings of the funded portion—provided preponderantly by the employees—to reduce its unfunded liability. This action is wholly unjustifiable, especially in view of the Corporation's stand that it will not agree to improvements in benefits until the unfunded liability has been discharged. At the rate the CN is prepared to pay off its debts, even if

[Interprétation]

des augmentations aux revenus d'investissement, qui sont nourris par l'inflation, il n'est que juste que les contributeurs reçoivent une part additionnelle suffisante de ces excédents pour contrecarrer l'augmentation dans le coût de leur vie.

Un précédent a déjà été créé par le gouvernement fédéral, en prévoyant une disposition de vie chère au Régime de pensions du Canada et au Régime de pension des fonctionnaires. Nous ne sommes pas d'accord, toutefois, à limiter cette disposition à 2 p. 100 par année. L'on devrait protéger pleinement contre les prix grimpants, et ceci ne peut être fait qu'en donnant l'équivalent de la hausse actuelle du coût de la vie, qui est au delà de 4 p. 100 par année depuis quelques années.

Si l'on met en doute la capacité de la Caisse de pension du CN à financer ces améliorations, nous pourrions alors soutenir que seule une mauvaise administration de la caisse pourrait empêcher cette application. Nos membres sont particulièrement fâchés de l'oubli récent de quelque 371 millions de dollars de responsabilité non fondée de la part de la société. Ceci est de l'argent dû aux employés—des salaires différés auxquels ils ont droit à la retraite—et nous nous opposons énergiquement au geste arbitraire du Conseil d'administration du CN en niant cette dette massive.

Si l'argent en cause devait être versé à la caisse et investi sagement, comme le CN s'est engagé moralement sinon légalement à faire, ceci irait loin pour financer toutes les améliorations de pension du CN recherchées par les syndicats.

Nous croyons que le Surintendant des pensions, M. Richard Humphrys, viole l'esprit et l'objet de la Loi sur les normes de prestations de pension en autorisant cet oubli massif de la dette du CN pour les pensions. Sa décision de consentir à ce que le mémoire des Présidents généraux décrit comme «presque le détournement des salaires différés des employés» devrait être mise de côté et renversée par le gouvernement fédéral. Sinon, les syndicats devront donner suite à des moyens plus efficaces pour forcer le CN à honorer ses obligations financières envers ses employés.

Les employés contribuent déjà à plus que trois fois le CN pour les responsabilités futures en pension. Et maintenant, le CN prend les revenus de la partie actuarielle (prévue en grande partie par les employés) pour réduire sa dette non fondée. Ce geste est tout à fait injustifiable, tout particulièrement en vue de l'attitude de la société pour ne pas convenir d'améliorations aux avantages jusqu'à ce que la responsabilité non fondée ait été éliminée. Au rythme où le CN est prêt à payer ses

[Text]

the 55 per cent reduction is permitted, this would mean no improved benefits until the year 2027.

If the writedown is disallowed, as we insist it must be; if the Pension Fund moneys are more productively managed, as the latest actuarial report recommends and if the CN's nominal interest rate of 4 per cent paid on its unfunded liability is raised to a level more commensurate with current commercial rates, then the CN Pension Fund will be capable of providing higher pensions at no additional cost to the employees. It is not at all unreasonable for the rail unions to demand—in the light of the latest actuarial disclosures—that the present guarantee of a pension amounting to 1.5 per cent of optimum annual wages for each year of service be increased to 2 per cent.

The growth of the CN Pension Fund has exceeded all actuarial projections and expectations, mainly because inflationary pressures on the economy have resulted in large increases in the income derived from the fund's invested assets. At the same time, the effect of inflation on the 1.5 per cent pension has been to reduce its value considerably. It is only logical as well as proper that the increased revenue from the fund—moneys designated to finance the employees' retirement years—should be used to protect the purchasing power of the employees' pensions, instead of being misused to wipe out the CN's pension IOU's. We draw your attention to the fact that one-third of the final-earnings pension plans now in Canada now provide a 2 per cent benefit level, including the federal civil service pension plan.

• 1635

We also join with the other unions in their demand that the Pension Benefits Standards Act regulations be invoked to prevent the Canadian National from acting as the trustee of its employees' pension fund. This is an intolerable situation, by the CN's own admission a violation of the Act, and should be corrected at once. We share the view expressed in the CN General Chairman's brief that this can best be done by transferring the trusteeship from the CN's Board of Directors to the Pension Board. However, this move should be preceded by a reconstitution of the Board, which is now composed of four corporation officers and three union representatives. The CN and the unions should have equal representation on the Board and a new

[Interpretation]

dettes (même si la réduction de 55 p. 100 est permise), cela voudrait dire qu'il n'y aura pas d'amélioration dans les bénéfices avant l'année 2027.

Si l'on ne permet pas l'oubli, et nous insistons que cela doit être le cas; si l'argent de la caisse de pension doit être administré d'une façon plus productive, comme le rapport actuariel le plus récent le recommande; et si le taux d'intérêt nominal du CN de 4 p. 100 versé sur sa responsabilité non fondée est élevé à un niveau plus en ligne avec les taux commerciaux courants, alors la caisse de pension du CN sera capable de prévoir des pensions plus élevées à aucun frais additionnel pour les employés. Ce n'est pas déraisonnable du tout ce que les syndicats ferroviaires demandent, à la lumière des plus récentes révélations actuarielles, que la garantie actuelle d'une pension équivalant à 1½ p. 100 du salaire annuel maximum pour chaque année de service soit portée à 2 p. 100.

La croissance de la caisse de pension du CN a excédé toutes les projections actuarielles et tout ce qu'on s'attendait d'elle; principale ment parce que les pressions inflationnistes de l'économie ont donné comme résultat de fortes augmentations dans les revenus de l'actif investi de la caisse. En même temps, l'effet de l'inflation sur la pension de 1½ p. 100, c'est de réduire sa valeur de façon considérable. Il n'est que logique et juste que les revenus accrus de la caisse—les argents désignés pour financer les années de retraite des employés—servent à protéger le pouvoir d'achat des pensions des employés, au lieu d'en abuser en éliminant les dettes du CN envers la caisse de pension. Nous attirons votre attention encore une fois au fait que le tiers des régimes de pension fondés sur le dernier revenu au Canada, prévoient à l'heure actuelle un bénéfice de 2 p. 100, y compris le régime de pension de la Fonction publique au Canada.

Nous nous joignons aussi aux autres syndicats pour demander que les règlements en vue de la Loi sur les normes de prestations de pension soient invoqués pour empêcher le National-Canadien d'agir comme fiduciaire de la caisse de pension de ses employés. Cela représente une situation intolérable, de l'aveu même du CN, une contravention de la loi, qui devrait être corrigée immédiatement. Nous partageons l'opinion exprimée dans le mémoire des Présidents généraux du CN à l'effet que ceci peut le mieux se faire en transférant la fiducie du Conseil d'administration du CN à la Commission de pensions. Toutefois, ceci devrait être précédé par une restructuration de la Commission, composée maintenant de quatre officiers de la société et

[texte]

chairman should be mutually agreed upon.

At present, the Pension Board is controlled by the CN which uses its numerical superiority to defeat any union proposals it finds unacceptable. In recent months, these have included all union requests for pension improvements. The CN members of the Board, of course, take their orders from the Corporation's Board of Directors, who act, legally, in our view, as the Pension Fund trustees.

This brings us to the crux of our submission. It is obvious that union representation in the administration of the CN Pension Plan is a purely token nature. Not only are the unions automatically outvoted on the Pension Board itself, but the decisions of the Board are subject to veto by the CN Board of Directors. The unions are, therefore, put in the position of supplicants, having to beg for pension improvements from a fund overwhelmingly composed of their members' money and its invested earnings.

This situation has become insupportable, especially in light of the Corporation's adamant refusal to introduce the relatively moderate improvements in pension benefits to which the employees know they are entitled.

We believe the CN Pension Plan should be administered on a coequal basis by the unions and the Corporation. This would be possible only in the framework of contract negotiations, since it is only at the time of collective bargaining that the unions and the CN are able to confront each other, if only theoretically, as equals.

To demand that the Plan be negotiable is not to ask for anything radical or unusual. Many industrial pension plans, including ones wholly financed by the employer, are negotiated with the unions. In an age when an ever-widening range of fringe benefits have been brought under the scope of collective bargaining, it is a shocking negation of CN workers' rights to deny them an effective voice in one of the most fundamental benefits, the one that determines their retirement income and, hence, their standard of living after they leave the CN's employ.

Candor compels us to admit that the CN's intransigence has not been the sole reason the

[Interprétation]

de trois représentants syndicaux. Le CN et les syndicats devraient être représentés de façon égale à la Commission, et un président neutre devrait faire l'objet de consentement mutuel.

A l'heure actuelle, la Commission de pensions est contrôlée par le CN, qui emploie sa supériorité numérique pour réduire à néant toute proposition syndicale qu'elle trouve inacceptable. Depuis de récents mois, ceci comprend toutes les demandes syndicales pour obtenir des améliorations de la pension. Les membres de la Commission qui font partie du CN, évidemment, reçoivent leurs directives du Conseil d'administration de la société, qui agit de façon illégale, à notre avis, comme fiduciaire de la Caisse de pensions.

Ceci nous amène au cœur même de notre présentation. Il est évident que la représentation syndicale dans l'administration du régime de pension du CN est purement nominale. Non seulement les syndicats sont-ils automatiquement défaits dans des votes à la Commission de pensions même, mais les décisions de la Commission peuvent faire l'objet d'un veto par le Conseil d'administration du CN. Les syndicats se trouvent donc dans une situation de mendiants, ayant à quêter des améliorations de pension d'une caisse éminemment composée de l'argent de leurs membres et des revenus de leurs placements.

Cette situation est devenue insupportable, tout particulièrement à la lumière du refus constant de la société d'apporter les améliorations relativement modérées aux allocations de pension auxquelles les employés savent qu'ils ont droit.

Nous croyons que le régime de pension du CN devrait être administré également par les syndicats et par la société. Ceci ne serait possible que dans le cadre des négociations collectives, étant donné que ce n'est qu'au moment de la négociation collective que les syndicats et le CN peuvent s'affronter (même théoriquement) en tant qu'égaux.

Demander que le régime soit négociable, ce n'est pas demander quelque chose de radical ou d'inusité. Plusieurs régimes de pension industriels, y compris ceux qui sont entièrement financés par l'employeur, sont négociés avec les syndicats. Dans une ère où la gamme des avantages marginaux, s'élargissant toujours, a été mise sous l'enveloppe de la négociation collective, c'est une négation effarante des droits des travailleurs du CN que de leur nier une voix efficace à l'égard d'un avantage des plus fondamentaux: celui qui détermine leur revenu à la retraite, donc leur niveau de vie une fois qu'ils auront quitté le service du CN.

La candeur nous force à avouer que l'intransigence du CN n'a pas été la seule raison

[Text]

Plan has not been made a bargaining issue. Another factor has been a widely-held misconception among the railway unions that negotiability of the Plan was precluded by the Canadian National Railway Pensions Act and that an amendment to this legislation was a necessary first step. This misconception, we must admit, was never seriously questioned by the unions until recently.

We have now been assured, both by qualified lawyers and the federal Department of Labour, that no legislative revision is required to have the CN Pension Plan included on the list of bargaining issues during contract negotiations.

There are some technical difficulties to be overcome before pensions can be effectively negotiated with the CN, but we are sure they can be resolved. The main obstacle is the fact that most of the participants in the Plan are represented by 17 different unions. There is, moreover, a divergence of opinion among the unions as to whether negotiations on the Plan can best be conducted through the standard bargaining methods or simply by giving the unions equal status and representation on the Pension Board and making the Board the trustee of the Plan.

The brief presented to your Committee by the labour representatives on the Board would seem to indicate that they lean toward the latter course. Our Brotherhood does not agree that meaningful negotiations can be achieved in this way. We take the position that the only way the unions can represent their members' pension interests in a satisfactory manner is through genuine collective bargaining. This means that, if necessary, the CN Pension Plan must be made a potential strike issue, for it is our painful experience that CN management can sometimes be moved from an obstinate stance only by the threat of strike action.

• 1640

In the past, most of the railway unions, including our Brotherhood, believed adequate representation in the management of the Pension Plan was possible outside the traditional bargaining system. The arbitrary and uncooperative attitude of CN management in recent years, however, has convinced us that full bargaining rights on pensions are now absolutely essential. In fact, we would go so far as to say that without the right to negotiate the various improvements to the Plan that

[Interpretation]

pour laquelle le régime ne fait pas partie de négociations. Un autre facteur, c'est un malentendu courant parmi les syndicats ferroviaires à l'effet que la négociabilité du régime est empêchée par la Loi sur les pensions ferroviaires du Canadien-National, qu'un amendement à cette loi est nécessaire comme première étape. Ce malentendu, nous devons l'admettre, n'a jamais été sérieusement mis en doute par les syndicats jusqu'récemment.

On nous a assurés, et de la part d'avocats compétents et de la part du ministère fédéral du Travail, qu'aucune modification législative n'est requise pour que le régime de pension du CN soit inclus dans la liste des questions à négocier.

Il y a certaines difficultés techniques à surmonter avant que les pensions ne puissent être négociées effectivement avec le CN, mais nous sommes sûrs que ceci peut être résolu. Le principal obstacle, c'est le fait que la plupart des participants au régime sont représentés par 17 syndicats différents. Il y a, de plus, une divergence d'opinion parmi les syndicats quant à savoir si les négociations du régime peuvent être le mieux conduites par les moyens ordinaires de la négociation, ou tout simplement en donnant aux syndicats un statut et une représentation égaux à la Commission des pensions et en rendant la Commission fiduciaire du régime.

Le mémoire présenté à votre comité par les représentants syndicaux à la Commission semble indiquer qu'ils préfèrent la deuxième option. Notre Fraternité ne convient pas qu'on puisse en arriver à des négociations fructueuses de cette façon. Nous soutenons que le seul moyen pour les syndicats de représenter les intérêts de leurs membres en matière de pension, de façon satisfaisante, c'est grâce à la négociation collective réelle. Cela veut dire que le régime de pension du CN, au besoin, doit faire l'objet possible d'une grève; nous avons vu, d'expérience pénible, que la Direction du CN peut parfois se désister d'une attitude obstinée seulement à la suite d'une menace de grève.

Par le passé, la plupart des syndicats des chemins de fer, y compris notre Fraternité, croyait qu'une représentation adéquate à l'administration du régime de pension était possible en dehors du régime de négociation traditionnelle. L'attitude arbitraire, sans collaboration, de la Direction du CN depuis de récentes années, toutefois, nous a convaincus que les pleins droits de négociation de pension sont maintenant absolument essentiels. En fait, nous irions jusqu'à dire que,

[Texte]

We are seeking, we are left entirely at the corporation's mercy. They may grant some improvement in benefits eventually or they may not. In any event, it will be entirely their decision since they have no reason to take much heed of the unions outside of the bargaining relationship.

This is why we feel very strongly that the first prerequisite to improving the CN Pension Plan, both for present and future pensioners, is to bring it to the bargaining table in the next round of negotiations. We sincerely hope that all the other railway unions will come to share this view, so that the same strength and unity can be mustered to fight for our members' pension rights as have been applied to their wages, working conditions, and other fringe benefits.

In conclusion, we thank your Committee for hearing and considering our views on this important question. We hope, if you find that any or all our aspirations toward improving the CN Pension Plan are justified, you will make the appropriate recommendations to Parliament and specifically to the office of the Minister of Transport. This is respectfully submitted on behalf of the National Officers of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Smith, for your presentation. I will give the floor now to Mr. Guay from Lévis.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur le président. Je tiens d'abord à féliciter la Fraternité pour le mémoire très précis qu'elle a présenté au sujet de la possibilité de négociation. J'étais convaincu que le problème qu'il fallait résoudre était de savoir si la caisse de pension pouvait être négociable et de quelle façon on pouvait le faire. Je pense que vous nous l'avez expliqué d'une façon assez claire. Donc, je vous en félicite.

La question que je veux poser est la suivante: pourquoi existe-t-il, au niveau de la négociation, des différends entre les dix-sept associations des employés de chemins de fer?

Mr. Smith: I would not like to characterize them as substantial differences. They are matters of technique. I suppose some may view that dealing with pensions as separate

[Interprétation]

sans le droit de négocier les diverses améliorations au régime que nous recherchons, nous sommes laissés entièrement à la merci de la Société. A la longue, il peut y avoir une certaine amélioration dans les pensions, ou peut-être même pas. A tout événement, la décision sera entièrement la leur, étant donné que la Société n'a aucune raison d'écouter les syndicats en dehors de ce rapport qui existe à la table des négociations.

C'est la raison pour laquelle nous croyons fermement que la première condition pour améliorer le régime de pension du CN, pour les retraités actuels et pour les retraités futurs, c'est de l'amener à la table des négociations au cours des prochaines négociations. Nous espérons sincèrement que tous les autres syndicats de chemins de fer partageront cette opinion, afin que nous ayons la même puissance et la même unité pour lutter en faveur des droits à la pension de nos membres, tout comme nous l'avons fait pour leurs salaires, leurs conditions de travail, et les autres avantages marginaux.

En conclusion, nous désirons remercier votre comité d'avoir entendu et étudié nos opinions sur cette importante question. Nous espérons que, si vous trouvez que nos aspirations, toutes ou n'importe laquelle, en vue d'améliorer le régime de pension du CN sont justifiées, vous ferez les recommandations appropriées au Parlement et, en particulier, au ministre des Transports.

Respectueusement présenté au nom des Officiers nationaux de la Fraternité canadienne des Cheminots, Employés des Transports et autres Ouvriers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Smith, pour votre exposé. Je vais donner la parole maintenant à M. Guay de Lévis.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I want to congratulate the brotherhood for their very precise brief they submitted us concerning the possibility of bargaining in that case. I was convinced that the problem we had to solve was to know whether the Pension fund could be subject to bargaining, negotiation and in which way the bargaining could take place. I think you have explained this in a very precise way. So I congratulate you.

The question I want to raise is the following: why are there conflicts at the bargaining level, between the seventeen associations representing railways employers?

M. Smith: Je ne dirai pas qu'il s'agit là de divergences très importantes il s'agit de questions de technique, de façon de procéder. Je suppose que certaines personnes pensent

[Text]

and apart from wage drives, makes it possible to realize better wage gains than if you had them wrapped up with pension costs or to other fringe benefit costs. This is not our belief. We believe, and it has been our experience down through the years, when management is around the bargaining table any item on it is converted into dollars and cents before they make their answer and I think ultimately we will all accept and realize that is a fact of life.

M. Guay (Lévis): Vous faites allusion à plusieurs reprises sur la façon dont la caisse est administrée et il semble que, comme toutes les autres associations, vous êtes mécontents de l'administration actuelle de la caisse. Pour les membres du Comité, il faudrait quand même certaines garanties de l'efficacité de l'administration du régime de pensions pour la confier à un groupe qui serait représenté à part égale et dont le président serait indépendant. Je ne doute pas de la compétence du syndicat, mais il faudrait tout de même certaines garanties.

• 1645

Mr. Smith: I think we would have a more satisfactory guarantee than we have at the present. All we have is the Board of Directors of the CNR who ultimately makes the decision on any pension improvement or change. By placing that responsibility equally with the labour representatives and management certainly in my opinion would not make it any less effective nor as well guaranteed as well as it is at the present time under the Board of Directors.

M. Guay (Lévis): De quelle façon entrevoyez-vous d'administrer la caisse de retraite? Je pense que le premier mémoire qui nous a été soumis, je ne me souviens pas par quelle association, parlait d'administrer, de faire des placements, de consentir des prêts hypothécaires aux employés de chemins de fer et aux retraités avant d'aller sur le marché des obligations ou autres. Est-ce la façon dont vous entrevoyez l'administrer?

Mr. Smith: The Fund, of course, would have to be administered collectively by the collective views of the union. If you want the particular position of our Brotherhood I can tell you quite frankly that we believe the pension fund is money belonging to the

[Interpretation]

qu'en traitant les pensions d'une façon distincte des questions de salaires, il serait possible d'obtenir plus d'avantages que si on les mêle aux questions de coûts de pensions ou aux autres coûts des avantages marginaux supplémentaires. Ceci n'est pas notre point de vue. Nous pensons—et ceci découle de l'expérience que nous avons eue au cours de années—que lorsque la direction se trouve assise à la table de négociation tout article qui est présenté pour négociation est transformé traduit en chiffres, en argent avant que celle-ci donne une réponse, et je crois qu'en fin de compte il nous faut tous réaliser et accepter que ceci est inévitable.

Mr. Guay (Lévis): You mentioned, on several occasions, the way in which the funds is administered. And it seems that, as any other association, you are unhappy with the way it is presently administered.

To satisfy the members of this Committee, there should be some guarantees, as to the efficiency to the administration of this pension plan which should be trusted to group where there would be equal representation and a neutral chairman. I am not questioning the qualifications of the union but we still need some guarantees.

M. Smith: Je crois que dans ce cas nous aurions de meilleurs garanties que nous en avons à l'heure actuelle. Tout ce que nous avons à l'heure actuelle, c'est le Conseil de l'administration des Chemins de fer Nationaux qui en fin de compte prend des décisions en ce qui concerne tout changement ou amélioration de pension. En confiant cette responsabilité répartie d'une façon égale entre les représentants et les employés je suis bien certain qu'il n'y aura pas moins d'efficacité, ni moins de garantie qu'il n'y en a à l'heure actuelle sous le régime du Conseil d'administration.

Mr. Guay (Lévis): But how do you visualize the administration of the pension fund? I think the first brief that was presented to us, I do not remember by which association, recommended to administer, to invest, to make mortgage loans to retired people before going into the bond market or any other market. Is this the way you consider this pension fund be administered?

M. Smith: La caisse de pension naturellement, devrait être administrée collectivement selon le point de vue collectif du syndicat. Si vous voulez connaître l'avis de notre Fraternité particulièrement, je peux vous dire franchement que nous pensons que la caisse des

[Texte]

employees and it should be available to employees to secure mortgage loans for the purchase and acquisition of houses. Whether we could convince our fellow colleagues representing other employees that should be a method, I do not know, but it certainly would be one of the things we would strive for in the administration of the Plan in any way that we may have.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, comment se fait-il que seulement 25 p. 100 des employés de cette époque ont racheté le nouveau régime de pensions de 1959 ou ont consenti à transférer leur régime de pensions à celui de 1959?

Mr. Smith: I suppose you could ask a thousand people and you would get a thousand different answers to that question. Primarily it all stems from the fact of the economic climate that we have lived in certainly during the past decade. I mean the demands in the worker's dollar. I call them demands when you consider the advertising programs over the TV that we get nowadays, particularly when even the banks go into the "red-onvertible loan" advertising, you know. Young men trying to raise families in this environment find there is an ever-increasing demand and call upon their wage dollar and so commit themselves to a contribution that is going to take care of them, shall we say, in so far as an income is concerned 25 or 30 years hence because he is so busily involved in meeting and grappling with the problems of today, he figures he will cross that bridge 30 years hence when he gets to it. That is the reason, I think, why a lot of people had not contributed to the plan when the opportunity came in 1959.

M. Guay (Lévis): Monsieur Smith, avez-vous pu évaluer, à combien s'élèverait aujourd'hui la caisse de retraite si tout le monde avait participé à un régime de pensions ou si tout le monde avait racheté ces régimes de pensions?

1650

Mr. Smith: I do not know and I do not know if anybody representing the unions could tell you that either. I would say this raises a very fundamental question. This Committee really can be of some services by compelling the CN Railways to divulge to the union upon request copies of the payroll and copies of the age brackets of all the employees who come under the plan, then the actuaries we employ could make the analysis

[Interprétation]

pensions est constituée par de l'argent qui appartient aux employés et qu'elle devrait être mise à la disposition des employés pour leur permettre d'obtenir des prêts hypothécaires pour l'achat et l'acquisition de maisons. Je ne sais pas si nous pouvons convaincre nos collègues qui représentent d'autres employés d'adopter aussi ce point de vue, je n'en sais rien mais il n'y a pas de doute que c'est un objectif pour lequel nous lutterions de toutes nos forces dans le cadre du plan de pension.

Mr. Guay Lévis: How does it come, Mr. Chairman, that only 25 per cent of the employees at that time did buy their way back into the new pension plan of 1959 or have been willing to transfer their pension plan to that new one of 1959?

M. Smith: Je crois que si vous posiez la question à mille personnes différentes, vous obtiendriez mille réponses différentes. À l'origine, tout ceci découle du climat économique dans lequel nous nous sommes trouvés au cours de ces dix dernières années. Je veux parler de toute cette pression qui a été faite pour que l'on dépense, pour que le travailleur dépense son argent. Je parle des programmes de publicité par exemple à la télévision, des prêts «pour acheter des décapotables rouges» qu'accordent les banques. Les jeunes hommes qui essaient d'élever une famille dans ce milieu, s'aperçoivent qu'une pression est exercée d'une façon de plus en plus forte pour qu'ils dépensent leur argent et s'engagent à payer une contribution pour un plan qui prendra soin d'eux, disons dans 25 ou 30 ans; ils sont si pris avec les exigences de la vie quotidienne, aussi pensent-ils que dans 25 ou 30 ans, il sera toujours temps d'y penser lorsqu'ils se trouveront en face du problème. C'est la raison pour laquelle, je crois, bien des gens n'ont pas contribué au régime lorsqu'on leur a fourni l'occasion en 1959.

Mr. Guay (Lévis): Would you be able, Mr. Smith, to tell us what amount would be today in the pension fund if everyone had participated to pension plan or if everyone had bought back the arrears for this plan?

M. Smith: Je ne sais pas et je ne sais pas si un représentant des syndicats pourrait vous l'indiquer non plus. Je dirais qu'il y a ici une question tout à fait fondamentale en cause. Votre Comité pourrait se montrer utile en forçant les Chemins de fer Nationaux à fournir sur demande des copies des listes de paye et des copies indiquant le groupe d'âge de tous les employés qui relèvent de ce régime; et dans ce cas, nos actuaires pourraient en faire

[Text]

and we would be in a position to talk intelligently with railway management. At the present time, all we can say is that there is over \$1 billion in the Fund and to us poorly-paid workers \$1 billion is a lot of hay. If you were to tell any worker in the freight shed or anywhere else when you talk about \$1 billion that he has to go out on a \$125 a month pension, he would think you were selling him down the river.

M. Guay (Lévis): Monsieur Smith, avez-vous une idée approximative du montant du fonds aujourd'hui? Serait-il de \$1,500 millions ou de deux milliards? Vous ne le savez pas? Vous n'avez aucune idée, même approximative?

Mr. Smith: I could take a guess and say it would be over \$2 billion, including the I.O.U.s, of course, that have been taken out of it. Yes, \$1.414 billion now, so if everyone had contributed over this period of years it would be well over \$2 billion.

Le président: Vous êtes satisfait de la réponse?

M. Guay (Lévis): Très bien, monsieur, merci.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): I have no questions, thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Smith, I believe you attach a lot of importance to better treatment of the people who are already on pension?

Mr. Smith: Yes.

Mr. Trudel: Have you had access to sufficient figures to project the costs of the benefits you mentioned in your brief?

Mr. Smith: No, because, as I said, we do not have the basic fundamental information we should have. As I have said, if you can help us to get that information from the railways when it is requested, it would be a tremendous help in clarifying for everybody.

Mr. Trudel: I do not know if I am privileged, but I was just looking briefly at some information that I have at my disposal. The liability for the pensions out of the CNR

[Interpretation]

l'analyse et nous serions en mesure de faire des pourparlers intelligents avec la gestion des chemins de fer. A l'heure actuelle tout ce que nous pouvons dire c'est qu'il y a plus d'un milliard de dollars dans la caisse et pour nous, pauvres travailleurs, c'est beaucoup d'argent en pensant au travailleur qui doit se contenter d'une pension de \$125 par mois.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Smith, could you tell us approximately what is the amount in the fund today? Would it be 1 billion or 2 billion? You do not know? Not even approximately?

M. Smith: Je supposerais qu'il y a plus de 2 milliards de dollars dans le fonds, y compris les billets, les reconnaissances de dettes, naturellement qui en ont été retirés. Oui, il y a 1,414 milliard de dollars dans le fonds à l'heure actuelle, par conséquent, si tout le monde avait contribué pendant toutes ces années, il y aurait au-dessus de 2 milliards.

The Chairman: Are you satisfied with the answer?

Mr. Guay (Lévis): Yes, thank you.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Je n'ai pas de question à poser, merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Monsieur Smith, je crois que vous attachez beaucoup d'importance à ce que l'on traite mieux les personnes qui touchent déjà une pension?

M. Smith: Oui.

M. Trudel: Avez-vous pu consulter suffisamment de chiffres pour pouvoir établir à l'avance le coût des avantages que vous avez indiqué dans votre mémoire?

M. Smith: Non, car, comme je l'ai dit, nous ne disposons pas des renseignements fondamentaux que nous devrions avoir. Comme je l'ai dit, si vous pouvez nous aider à obtenir ces renseignements de la part des chemins de fer, lorsque nous le demandons, ceci aiderait grandement à éclaircir la situation pour tout le monde.

M. Trudel: Je ne sais pas si je suis un privilégié, mais en jetant un coup d'œil sur certains des renseignements dont je dispose, je vois que le passif utilisé pour les pensions

[Texte]

fund, for people who are already retired, amounts to \$376 million. I made a quick calculation of the improvements you have suggested and they amount to about four times what they are now receiving and would use up more than the entire fund that is available now and not provide any benefits for anyone retiring from now on, not counting any of the other recommendations. If we have to sacrifice somewhere along the line in the recommendations, where shall we cut if the fund is not sufficient?

Mr. Smith: All I am saying to you is if the information that you possess that we do not possess is factual, then it will have to come out of the general revenues of the railway.

Mr. Trudel: You feel you are in a position to speak for...

Mr. Smith: Let me say further, though, the railways know what we are asking for and have known for many, many months. The pension committee and the General Chairmen's Association have made it very crystal clear to railway management what improvements we seek, now knowing that and knowing the cost you have calculated quickly, why did they ever take the \$371 million indebtedness out?

Mr. Trudel: I will be coming back to that later. That will be another question.

You mention in your brief that the employees' contributions are three times that of the company. May I ask you, Mr. Smith, where you got this information?

Mr. Smith: It is a calculation we made from the Annual Report, that is all.

Mr. Trudel: On a one-year basis?

Mr. Smith: Yes.

Mr. Trudel: Do you not have any other projection over a longer period of time other than the actual Report?

• 1655

Mr. Smith: We do not have any information other than what we can get from the Annual Report.

[Interprétation]

qui sont versées à partir de la caisse des chemins de fer nationaux, pour les personnes qui sont déjà à la retraite, se monte à 376 millions de dollars. J'ai calculé rapidement les améliorations que vous préconisiez et celles-ci se monteraient à peu près à 4 fois ce qui est versé à l'heure actuelle et ceci utiliserait plus que toute la somme qui est disponible dans la caisse à l'heure actuelle et ne permettrait pas de fournir des prestations aux personnes qui prendraient leur retraite à partir de maintenant, sans parler des autres recommandations. S'il nous faut sacrifier quelque chose quelque part dans le cadre de ces recommandations, où allons-nous faire des économies si la caisse n'est pas suffisante?

M. Smith: Tout ce que je voulais vous indiquer, c'est que ces renseignements dont vous disposez et dont nous ne disposons pas sont exacts, sont conformes au fait, cet argent devra alors venir des bénéfices généraux faits par les chemins de fer.

M. Trudel: Pensez-vous être en mesure de parler au nom de...

M. Smith: Permettez-moi d'ajouter, cependant que les chemins de fer sont au courant depuis longtemps de ce que nous demandons. La Commission des pensions et l'Association des présidents généraux ont expliqué très clairement à la direction des chemins de fer quelles étaient les améliorations que nous recherchions, donc, sachant cela et connaissant le coût que vous venez de calculer rapidement, pourquoi cette direction des chemins de fer nationaux a-t-elle supprimé cette dette de 371 millions?

M. Trudel: Je reviendrai sur cette question plus loin. Il s'agira là d'une autre question.

Vous avez mentionné dans votre mémoire que les contributions des employés se montaient à trois fois ce que la compagnie versait elle-même. Puis-je vous demander, monsieur Smith, où avez-vous obtenu ces renseignements?

M. Smith: C'est un calcul que nous avons fait à partir du rapport annuel, c'est tout.

M. Trudel: Sur la base d'une année?

M. Smith: Oui.

M. Trudel: N'auriez-vous pas des prévisions pour une période de temps plus longue en dehors de ce rapport-là?

M. Smith: Nous n'avons pas d'autres renseignements que ceux que nous pouvons obtenir dans le rapport annuel.

[Text]

Mr. Trudel: On page 8 of your brief you mention the ratio on the pension board overruling any representation that could be made through your General Chairmen, "voting down", I believe, was the term you used. If I follow the projection of the benefits derived from the pension fund, it seems to me that somewhere someone must have made a representation that was listened to because the increases have been forthcoming over the years. Possibly not as fast as you would like, but there has been some improvement in the pension fund and the pension benefits to the employees.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Trudel: Who was responsible for the improvement?

Mr. Smith: The unions plus the President, Mr. Donald Gordon, who had a much more humane attitude towards pensions than most railway officers do.

Mr. Trudel: Then somewhere along the line someone must have listened to your General Chairmen's representatives?

Mr. Smith: Oh, yes, we do not deny that fact that they have listened to us, not adequately, but they have listened to us.

Mr. Trudel: Because on page 8 you state there was no room for any improvement, they were just turned down according to the sheer number.

Mr. Smith: If that is the interpretation you place on it, very well, but that was certainly not the intent because there have been plans. We negotiated, if I may use the term "negotiated". We at least had the opportunity to confer over a period of nearly a year with the railways in 1951, shortly after Mr. Gordon became the President and again in 1959 when extensive consultations took place.

Mr. Trudel: On page 9 you mention the employees, their money, their membership and their profit regarding the fund, I believe, when you are referring to that.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Trudel: I do not see in your statement any reference, even if it is owing to the fund, to the money that has been injected into it by the Company. They must have at least some recognition for the fact, even though they owe part of it and they have paid part of it, so they must have not proprietorship...

[Interpretation]

M. Trudel: A la page 8 de votre mémoire, vous mentionnez que la proportion des votes au sein de la Commission des pensions vous a été défavorable, a annulé toute demande que vous pouviez présenter par le truchement de vos présidents généraux. Si j'examine les prestations en provenance de la caisse de pension, il me semble que quelqu'un à quelque moment a dû faire des requêtes qui ont été entendues, car il y a eu des augmentations au courant des années. Peut-être pas aussi rapidement que vous l'auriez voulu, mais il y a eu des améliorations dans la caisse de pension et des améliorations au point de vue prestation faite aux employés.

M. Smith: Oui.

M. Trudel: Qui est responsable de ces améliorations?

M. Smith: Les syndicats ainsi que le président, M. Donald Gordon, qui a adopté une attitude beaucoup plus humaine en face du problème des pensions que la plupart des fonctionnaires des chemins de fer.

M. Trudel: Mais quelqu'un a dû écouter ce que vos présidents généraux ont demandé?

M. Smith: Oh oui, nous ne nierons pas que l'on nous a écoutés, mais pas de la façon que nous l'aurions voulu.

M. Trudel: Car, à la page 8, vous indiquez qu'il n'y avait pas de possibilités d'amélioration, cette dernière étant rejetée par le nombre même des votants.

M. Smith: Si c'est cela votre interprétation, très bien mais ce n'était certainement pas là l'intention, car il y a eu des plans. Nous avons fait des pourparlers, nous avons eu l'occasion pendant plus d'une année d'avoir des pourparlers avec les chemins de fer en 1951, peu après que M. Gordon soit devenu président puis à nouveau en 1959 d'une façon importante.

M. Trudel: A la page 9, vous parlez des employés, de leur argent, de leur qualité de membres et de leurs profits en ce qui concerne la caisse, je crois.

M. Smith: Oui.

M. Trudel: Je ne vois aucune mention—même s'il s'agit de dette à l'endroit de la caisse—au sujet de l'argent qui a été versé dans la caisse par la compagnie. Il faut cependant reconnaître le fait, au moins, même si la compagnie en doit une partie et qu'elle en a payé une partie: par conséquent, cette dernière ne doit pas avoir la propriété mais...

[Texte]

Mr. Smith: Oh, yes, but the worker is required to take the money off his pay cheque and put it in. All the railways had to do was to write out an I.O.U. and put it in.

Mr. Trudel: But somewhere along the line they must have paid over the years because some of the witnesses have said they were paying in some instances \$29 million yearly and various amounts that we have seen over the years.

Mr. Smith: Yes, but the fund has been earning nearly that amount.

Mr. Trudel: This is something we will question them on because they must have paid some portion of it, which is why I asked the question.

I have another question, Mr. Chairman. This has something to do with the \$371 million we were discussing previously. You relate your recommendations using this as an example, so the \$371 million would have created additional benefits to the employee. Am I getting the right interpretation?

Mr. Smith: Yes, I think it could have taken care of many of the semi-starving pensioners.

Mr. Trudel: I am not denying your assertion, I am just trying to get this clear in my mind. The \$371 million is part of the original over-all figure. Is this not a liability to the employees, either present or retired, rather than a surplus? This is owed the employees who will retire and who have retired, rather than a surplus?

Mr. Smith: I would be inclined to agree with you and that is the reason why it becomes much more reprehensible if the railway has taken out that \$371 million.

Mr. Trudel: We will have to find that out, but are we right in assuming this is a liability built into the \$1.4 billion...

Mr. Smith: Oh, yes.

Mr. Trudel: ...that will be paid to the employees, either retired or to retire?

Mr. Smith: Yes, I cannot deny the fact that there is a built-in liability in any plan in which there are contributions and expectations, of course, upon retirement. There are

[Interprétation]

M. Smith: Oui, mais le travailleur doit donner de l'argent de son chèque de paie et le verser dans la caisse. Tout ce que les chemins de fer ont à faire, c'est de rédiger une reconnaissance de dette et de la mettre dans la caisse.

M. Trudel: Mais il faut que quelque part les chemins de fer aient payé quelque chose, car certains des témoins ont déclaré qu'ils versaient, dans certains cas, 29 millions de dollars par année et divers montants que nous avons constatés au cours des années.

M. Smith: Oui, mais la caisse a obtenu comme gains à peu près de ce montant.

M. Trudel: Nous leur poserons la question à ce sujet, car il faut qu'ils aient versé une partie des fonds de cette caisse et c'est pourquoi je posais la question.

Je voudrais poser une autre question, monsieur le président, qui concerne les 371 millions de dollars dont nous parlions précédemment. Vous indiquiez dans vos recommandations que cette somme aurait créé des prestations supplémentaires pour l'employé. Ai-je raison de dire cela?

M. Smith: Oui, je crois que cela aurait servi à renflouer bien des pensionnés qui mouraient à moitié de faim.

M. Trudel: Je ne nie pas cette affirmation, j'essaie d'éclaircir ceci. Ces 371 millions font partie d'un chiffre d'ensemble établi à l'origine. Ne s'agit-il pas d'une responsabilité, d'un passif dû aux employés, soit actuellement en fonctions ou qui ont pris leur retraite, plutôt que d'une somme constituant un surplus? Cette somme est due aux employés qui prendront ou qui ont pris leur retraite? Il s'agit d'une somme de ce genre plutôt que d'un surplus?

M. Smith: Je serais tenté d'être d'accord avec vous et c'est la raison pour laquelle il est d'autant plus condamnable que les chemins de fer aient supprimé ces 371 millions.

M. Trudel: Il va nous falloir éclaircir cette situation, mais avons-nous raison de considérer qu'il s'agit là d'une responsabilité intégrée, au 1.4 milliard de dollars...

M. Smith: Oh oui!

M. Trudel:...qui seront versés aux employés, soit à la retraite ou qui prendront leur retraite?

M. Smith: Oui, je ne pourrai nier qu'il existe une responsabilité intrinsèque lorsqu'il y a un régime établi dans le cadre duquel nous avons des contributions et des prestations

[Text]

those liabilities that have to be met and because they have to be met and should be met to meet the economic conditions that prevail during the retirement lifetime of the employee, is the reason why we say it is very, very serious on the part of the management. Last year in 1969—I am taking this from the annual report—payments to the pension trust fund were \$31.6 million which was a reduction of \$12.6 million from those in 1968.

Mr. Trudel: Yes, I am familiar with that, Mr. Smith, because I have both reports here.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Smith, I was quite interested in your first observation that actually you are representing 25 per cent of the railway employees and with that observation...

Mr. Smith: We represent 21,000 which is equivalent to 25 per cent.

• 1700

Mr. Skoberg: ...I would like to ask you the same question I asked of Mr. Carew. In view of Mr. MacMillan's statement before this Committee on May 21, did your Brotherhood have any consultations with Mr. MacMillan with regard to making the pension plan negotiable?

Mr. Smith: Not directly, no. We have worked co-operatively hand in hand with the General Chairmen's Association and the Canadian Railway Labour Association. We have not made direct...

Mr. Skoberg: In the last paragraph on page 2, and this is further to some of the questions being asked, you mention the fact that those who wished to participate were really prevented from paying back or going into the plan because of the conditions at that particular time. Do you know what the conditions were for those who wanted to get into the plan and would have to pay back the amount owing if they so desired? How could they have participated at that time?

Mr. Smith: It all depends upon the position they occupy. The people we represent are more or less in the lower wage brackets. We represent freight shed workers, truck drivers, express clerks and so forth who are basically

[Interpretation]

éventuelles pour l'avenir, naturellement, au moment de la retraite, d'établies. Nous disons, que de la part de la direction, il s'agit là d'un problème, d'une responsabilité très sérieuse qu'elle a assumée, car elle a des responsabilités à remplir à l'égard de l'employé qui a pris sa retraite et qui se trouve obligé de faire face aux conditions économiques régnantes pendant le cours de sa retraite. L'année dernière, en 1969—je tire ceci du rapport annuel—les versements faits à la caisse de fiducie des pensions étaient de 31.6 millions de dollars, ce qui constituait une diminution de 12.6 millions de dollars par rapport aux versements faits en 1968.

Mr. Trudel: Oui, je connais cette situation, monsieur Smith, car j'ai les deux rapports ici.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Monsieur le président et monsieur Smith, j'ai été intéressé par cette observation que vous avez faite au début indiquant que vous représentiez 25 p. 100 des employés des chemins de fer et à la suite de cette remarque...

Mr. Smith: Nous représentons 21,000 employés ce qui équivaut à 25 p. 100.

Mr. Skoberg: ...j'aimerais vous poser la même question que j'ai posée à M. Carew. A la suite de la déclaration faite au Comité par M. MacMillan, le 21 mai, est-ce que votre Fraternité a consulté M. MacMillan au sujet de cette question de faire entrer le régime, le plan de pension dans les négociations?

Mr. Smith: Non, pas directement. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'Association des présidents généraux et l'Association canadienne des syndicats de chemin de fer. Nous n'avons pas directement...

Mr. Skoberg: Faisant suite à certaines questions qu'on a déjà posées, vous mentionnez au dernier alinéa de la page 2, que les employés désireux de participer au plan, ont été empêchés de verser les arriérés ou d'adhérer au régime, par suite des conditions en vigueur à ce moment-là. Connaissez-vous les conditions requises de ceux qui voulaient adhérer en versant les arriérés? Comment auraient-ils pu le faire alors?

Mr. Smith: Tout dépend de la fonction qu'ils occupent. Les employés que nous représentons se situent plus ou moins dans l'échelle inférieure des salaires. Nous représentons les préposés aux hangars de marchandises, les

[Texte]

among the lower paid classes of workers in the industry.

Mr. Skoberg: But you do not know how long they had to pay back this amount if they desired?

Mr. Smith: Until their retirement date. If they were \$3,000, or \$4,000 or \$5,000 in arrears they had from 1959 until their retirement date. If it was five years, they had five years to put it in; if it was fifteen years, they had fifteen to put it in, depending upon their age and the length of time they have to go before retirement.

Mr. Skoberg: Was there no set formula insofar as the company is concerned in that regard?

Mr. Smith: No. Particularly during the nineteen thirties when the CN pension plan was introduced, some employees made no contributions to a pension plan; the Railways recognized that after a lifetime of service, at least 20 years or better, you were entitled to contribution, I would call it, but they call it pension of \$25 a month. But, that \$25 a month at that time, to our people, represented 1 per cent of their earnings per month. That is the reason we say it would take at least \$100 now to be equivalent to 25 per cent of their earnings.

Mr. Skoberg: Does your organization consider as deferred wages the amounts of money put into the pension fund and resources by the company?

Mr. Smith: Absolutely, most decidedly. There is no question about this. It is money that has accumulated and paid by both management and employees for the purpose of providing, what we believe, should be a livable income when he has reached that age in life at which he is unable to contribute more to society in the form of employment within the industry.

Mr. Skoberg: We have had some suggestions and recommendations made before the committee that there should be equal representation on the pension committee, maybe with an impartial chairman appointed by the Minister of Labour. If this fund, in effect, is the property of the employees through deferred wages and their contributions, why would the union itself not appoint the chairman?

Mr. Smith: Possibly because we take the position, rightly or wrongly, that the fund is a joint accumulation of funds of both the

[Interprétation]

camionneurs, les commis, etc., qui constituent, au fond, les petits salaires de l'industrie ferroviaire.

M. Skoberg: Savez-vous quels délais leur sont accordés pour verser les contributions arriérées?

M. Smith: Ces délais auront jusqu'au moment de la retraite. Si les arriérés s'élèvent à \$3,000, \$4,000 ou \$5,000, le délai s'étend de 1959 jusqu'à la date de la retraite, c'est-à-dire sur 5 ou 15 ans par exemple, au cours desquels les intéressés peuvent effectuer les paiements échus. Tout dépend de leur âge et de la durée de service restant à courir jusqu'à la retraite.

M. Skoberg: N'y avait-il pas de formule définie que la compagnie appliquait à cet égard?

M. Smith: Non, surtout dans les années 1930 qui ont vu l'introduction du régime de pension du CN. Certains employés ne contribuaient d'aucune manière à un régime de pension. Les chemins de fer reconnaissent qu'après 20 ans ou plus de service, l'employé faisait droit à une prestation de \$25 par mois, qu'on qualifiait de pension. A l'époque, cette prestation équivalait au quart du salaire mensuel. C'est pourquoi nous affirmons qu'il faut actuellement une contribution de \$100 pour assurer à ces employés le même pourcentage de leurs gains.

M. Skoberg: Votre organisation considère-telle que les contributions versées par la compagnie au fonds de pension constituent des salaires différés?

M. Smith: Absolument et sans aucun doute. C'est de l'argent accumulé au moyen de versements opérés par la direction et les employés en vue d'assurer un revenu suffisant à l'employé qui atteint l'âge auquel il ne peut plus contribuer par son emploi dans l'industrie, à l'activité sociale.

M. Skoberg: Nous avons entendu quelques propositions et recommandations soumises au Comité, à l'effet, qu'il devrait y avoir une représentation égale à la Commission des pensions dont le président impartial serait nommé par le ministre du Travail. Si le fonds de pension, constitué au moyen de salaires différés et de contributions, est la propriété des employés, pourquoi le syndicat ne nommerait-il pas lui-même le président?

M. Smith: Parce que nous considérons, à tort ou à raison, que le fonds est constitué conjointement par l'employeur et l'employé

[Text]

employer and the employee and consequently they both would participate in its administration. Recognizing there might be conflicts of interest, we propose a neutral chairman be appointed.

Mr. Skoberg: How would you suggest the contract negotiations take place?

Mr. Smith: I would not want my answer to be construed to mean the Railway Union would not be quite prepared to take over the complete 100 per cent administration of the fund if it were possible to do so.

Mr. Skoberg: I thought you were going to miss the punch line. How would your brotherhood plan the negotiations of the pension plan? Would you appoint actuaries to look after this phase of the negotiations, or do you believe your organization as constituted could quite well handle this phase of the contract negotiations?

Mr. Smith: Basically, the employer would either have to accept our demands or produce the necessary statistics to prove that our demands are not possible. He would have to produce for us a copy of the entire payroll, a list of all the employees in the various age brackets required by an actuary to make a proper assessment; then also, he would need information relative to the investments of the fund.

Mr. Skoberg: From what area do you think the increased benefits for those employees already on pension should come from?

• 1705

Mr. Smith: Basically, if you ask for a personal opinion, I do not give a damn where the money comes from, so long as they get it because they are sorely in need of it. I recognize some people would say the fund is for the pensioners who have contributed to it and so forth, and people are getting what comes out of it. I suggest it should come from the general revenue of the Railway; if this affects the size of the so-called CNR deficit, then Parliament can make it up by its usual course.

I do not want them to say we are misled by this, although a lot of railway workers and the general public are misled that the CNR is a money-losing proposition. It is a very profitable institution; they had a \$49 million profit last year despite the \$31 million they put into the fund. Of course, they saved \$12 million last year which helped them to increase their profit to \$49 million.

[Interpretation]

qui, tous deux, participeraient à sa gestion. Nous admettons qu'il peut y avoir conflit d'intérêt, et proposons en conséquence la nomination d'un président neutre et impartial.

M. Skoberg: Que proposez-vous en ce qui trait à la négociation du contrat?

M. Smith: Je ne voudrais pas qu'on interprète ma réponse comme voulant dire que le syndicat des employés de chemins de fer ne serait pas tout à fait prêt à assumer entièrement l'administration du fonds de pension.

M. Skoberg: Votre réponse, comme je la prévoyais, a marqué. Comment votre Fraternelle compte-t-elle mener les négociations au sujet du régime de pension? Allez-vous nommer des actuaires pour s'occuper de cet aspect, ou bien croyez-vous que votre organisation, telle qu'elle est constituée pourrait s'en charger?

M. Smith: En principe, il faudrait que l'employeur accepte nos demandes, ou qu'il produise les statistiques prouvant que nos revendications sont inacceptables. Il devra nous communiquer une copie intégrale du bordereau de paie, un état des employés, selon leurs âges afin de permettre une évaluation actuarielle des données, ainsi que des renseignements sur les investissements du fonds de pension.

M. Skoberg: De quelle source proviendraient, selon vous, les bénéfices accrus, payables aux employés déjà pensionnés?

M. Smith: Si vous voulez mon opinion personnelle, peu me chaut d'où viendra l'argent, pourvu que les intéressés l'obtiennent, car ils en ont grand besoin. On dira, bien sûr, que le fonds appartient aux pensionnés qui y ont contribué, et que certains autres en récoltent les bénéfices. Je propose que les recettes des chemins de fer pourvoient à cette nécessité, si le prétendu déficit du CN s'accroît, le Parlement peut y remédier par les moyens courants.

Je ne veux pas entendre dire que nous sommes dans l'erreur, bien qu'une partie des employés du CN et le public en général soient sous la fausse impression que le Canadien National est une entreprise déficitaire. Au contraire, elle a réalisé l'an dernier \$49 millions de profit, à part le montant de \$31 millions versé au fonds de pension. Bien sûr, l'entreprise avait réalisé \$12 millions d'économie, ce qui lui a permis d'atteindre le profit de \$49 millions précité.

[texte]

Mr. Skoberg: Of course we get into the funding situation, the low bonds and what if they are shackled with at the present time. I mentioned this morning, I believe, an article by Mr. Douglas Fullerton, Chairman of the National Capital Commission. I do not know what his position was at the time he wrote this article on pension funds, but he suggested the first thing the employees must do is to demand that the fund's policies and performance be open to scrutiny. I believe you agree with that.

Mr. Smith: I agree absolutely. It is a fundamental piece of information for anybody to be able to make a sound appraisal of the solvency, shall we call it, of the fund to meet its liability.

Mr. Skoberg: Another position he has taken Mr. Smith is that the fund must be treated as a trust with employees sharing in improved performance. Is this the method you are thinking of at this time, or realizing and subscribing to the...

Mr. Smith: If the accumulated funds are properly and widely invested, and make increased earnings for the Fund, these should be used to provide improved benefits. There is no question about that.

Mr. Skoberg: A final question. One of the recommendations he suggested was that the company obligation can no longer simply be that of undertaking to meet contractual, set payments to retired employees. In order to accomplish what Mr. Fullerton said, are you suggesting to the Committee the only way these can be met is through contractual negotiations?

Mr. Smith: I think so. In my experience, and it has been a lifetime of experience with the Canadian National Railways and with many other employers in this country, the only language that people understand is the language used at a bargaining table and the action that can flow out of the bargaining table. Cap-in-hand submissions have brought very, very little benefit to the railway workers.

The Chairman: Thank you. Mr. Turner.

Mr. Turner (London-East): Mr. Smith, I know many of your employees in south western Ontario. Prior to 1951 you had to be an employee of the Canadian National Railway for ten years before you could pay into the plan; is that right?

[Interprétation]

M. Skoberg: Cela nous amène à la question des obligations, de la baisse des obligations et d'autres difficultés auxquelles il faut faire face aujourd'hui. Je crois avoir fait mention, ce matin, d'un article publié par M. Douglas Fullerton, président de la Commission de la Capitale nationale. J'ignore le poste qu'il occupait à l'époque. Il a proposé dans cet article sur les fonds de pension, sur les caisses de pension, mais il a dit que les employés réclament, en premier lieu, que la gestion des fonds et les résultats acquis soient assujettis à examen. Je pense que vous êtes d'accord sur ce point?

M. Smith: Je suis absolument de votre avis. Ce sont là des données fondamentales si l'on veut arriver à une évaluation correcte de la solvabilité, si l'on peut ainsi dire, de la caisse de retraite eu égard à ses obligations.

M. Skoberg: Le fonds, toujours selon l'auteur de l'article, doit être considéré comme une caisse de fiducie dont la gestion améliorée, est assurée en partie par les employés. Est-ce la ligne de conduite que vous envisagez aujourd'hui ou que vous concevez en souscrivant au...

M. Smith: Si les montants qui constituent le fonds de pension sont bien investis et répartis, les bénéfices qui en résultent seront utilisés pour accroître les prestations. Il n'y a aucun doute à cela.

M. Skoberg: Une des dernières recommandations qu'a faites l'auteur concernait l'obligation de la compagnie qui ne pouvait se limiter à simplement verser aux retraités, les prestations contractuelles. Pensez-vous donc que le seul moyen de parvenir à la mise en application des propositions de M. Fullerton, serait d'entreprendre des négociations contractuelles?

M. Smith: Je le crois. L'expérience de toute une vie, aussi bien avec le CN qu'avec d'autres employeurs m'a permis de constater que le seul dialogue qui compte est celui de la table des négociations. Les sollicitations respectueuses n'ont apporté que des avantages insignifiants aux employés des chemins de fer.

Le président: Merci. M. Turner.

M. Turner (London-East): Monsieur Smith, je connais bon nombre de vos employés dans le sud-ouest de l'Ontario. Antérieurement à 1951, il fallait être employé pendant 10 ans au CN avant de pouvoir participer au plan de pension. Est-ce bien exact?

[Text]

Mr. Smith: Right.

Mr. Turner (London-East): This is one of the reasons some of the employees owe money.

Mr. Smith: Yes, very definitely.

Mr. Turner (London-East): Your association has not got too many employees left who were hired prior to 1929? We call them the old timers, most of the old timers have gone; there are very few left.

Mr. Smith: There must be some but I will agree they are getting...

Mr. Turner (London-East): Not too many.

Mr. Smith: No.

Mr. Turner (London-East): Then there was this period between 1929 and 1940...

Mr. Smith: There was nobody then, they were laid off.

Mr. Turner (London-East): That is right. Therefore, the employees hired from 1940 on have quite a number of years to work before they retire. Basically, now the employee pays the pension of the pensioners who have already left. This is the way it works.

Mr. Smith: That is not the concept many people have of a fund...

Mr. Turner (London-East): Yes, that is right. But this is the general idea.

Mr. Smith: ...from a social standpoint, yes; it is certainly the basis upon which the federal government operates.

Mr. Turner (London-East): That is right.

Mr. Smith: What is good for the federal government should be good for its crown corporation employees.

Mr. Turner (London-East): That is right. So therefore in the next 10 or 15 years there should be more money going into the fund that coming out so far as pensions are concerned.

• 1710

Mr. Smith: That obviously I think will be the case.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

Mr. Smith: But then of course it would be substantially improved too, if the railways would pay more than 4 per cent on its I.O.U.,

[Interpretation]

M. Smith: C'est exact.

M. Turner (London-Est): C'est pour que certains employés doivent des arriérés.

M. Smith: Oui, très certainement.

M. Turner (London-Est): Votre association ne comprend plus beaucoup d'employés dont l'engagement est antérieur à 1929? Ce sont des anciens, dont il reste bien peu.

M. Smith: Il doit y en avoir quelques-uns. Je reconnais qu'ils deviennent...

M. Turner (London-Est): Ils ne sont pas nombreux.

M. Smith: Non.

M. Turner (London-Est): Il y a eu la période entre 1929 et 1940...

M. Smith: Il n'y avait personne à ce moment-là. On les avait mis à pied.

M. Turner (London-Est): C'est exact. Par conséquent, les employés engagés depuis 1940 ont un certain nombre d'années avant de prendre leur retraite. Au fond, l'employé paie la pension des retraités, n'est-ce pas?

M. Smith: Ce n'est pas la conception de plusieurs au sujet d'un fonds de retraite...

M. Turner (London-Est): Oui, c'est exact. Néanmoins, c'est l'idée générale.

M. Smith: ...du point de vue social, oui. C'est certainement le principe sur lequel se fonde le gouvernement fédéral.

M. Turner (London-Est): C'est exact.

M. Smith: Ce qui est bon pour le gouvernement fédéral doit l'être également pour les employés des sociétés de la Couronne.

M. Turner (London-Est): C'est exact. Par conséquent, le fonds recevra au cours des 10 ou 15 prochaines années, plus d'argent qu'il n'en déboursa pour les pensions.

M. Smith: Ce sera apparemment le cas.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup.

M. Smith: On pourrait apporter des améliorations sensibles si le CN payait plus de 4 p. 100 sur les sommes qu'il doit, s'il payait le

erte]

it would pay the going rate, the same as I
ould have to pay if I bought one of those
ed convertibles" that the Bank of Montreal
ks about.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Smith, the reason I passed the last time the Chairman offered me a chance the question was that I was still trying to get the import of this brief through my head, trying to understand what you are asking for from Mr. Smith, you have made the statement that your brief was going to be much more specific and adopt a harsher attitude than other briefs that have been presented. Now what you are saying is that you are not satisfied—or put it this way. I think in the committee we are working on the basis that we will hear representations, we will try to decide or try to come to some consensus as to what should be done for the pensioners, the recommendation will then go to the government and I would hope they would draw up a plan with the proposed improvements and go to both parties concerned, the company and the employees and say: "Now here is what we propose. Can you agree on this?" You seem to be saying that you would not be satisfied with that; you want to take the whole thing right at the bargaining table immediately. Is that a correct interpretation?

Mr. Smith: I think this is the most effective way in which we can secure adequate consideration for our desires for improvement for both the present pensioners and the future pensioners.

Mr. Thomas (Moncton): Then you are simplifying our work for us. If we adopt your proposal, our only recommendation to the government would be that this whole matter of the pension fund be thrown open to collective bargaining. Is that a fair statement of your position?

Mr. Smith: I would hope that you would recommend that it be subjected to the collective bargaining process, and I also would hope that you would recommend at least that the railways be required to furnish to the employees' representatives the necessary statistical information that will enable them to make an intelligent evaluation and appraisal of the fund and its ability.

Mr. Thomas (Moncton): I think, Mr. Smith, this will be requested from the railway when the railway appears...

Mr. Smith: Pardon? I am saying when the Committee makes its report to Parliament.

[Interprétation]

taux courant, à l'instar de ce que je paierais moi-même si j'achetais une de ces «décapotables rouges» dont parle la Banque de Montréal.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Monsieur Smith, j'ai cédé la première fois la parole parce que je voulais saisir la portée de ce mémoire et comprendre vos revendications. Vous avez dit, monsieur Smith, que votre mémoire serait plus précis et plus intransigeant que les autres. Aujourd'hui, vous déclarez être insatisfait, ou quelque chose à cet effet. A mon avis, le Comité entend les instances qui lui sont faites, essaie d'en décider et d'arriver à un commun accord sur ce qu'on devrait faire pour les pensionnés. Une recommandation est ensuite transmise au gouvernement qui, je l'espère, mettra au point un plan basé sur les améliorations proposées et le soumettra à la compagnie et aux employés, pour avoir leur avis et leur accord éventuel. Vous semblez mécontent de cette procédure et voulez en arriver tout de suite à la table des négociations. Est-ce bien votre idée?

M. Smith: A mon avis, c'est la meilleure façon pour nous d'obtenir satisfaction et d'améliorer le sort des retraités actuels et futurs.

M. Thomas (Moncton): Vous simplifiez notre travail. Si nous adaptons votre proposition, nous recommanderions simplement au gouvernement que toute la question du fonds de pensions fasse l'objet de négociations collectives. Mon interprétation est-elle exacte?

M. Smith: J'espère que vous recommanderez que la question soit soumise à la procédure de la négociation collective et que les compagnies ferroviaires fournissent aux représentants des employés les données statistiques nécessaires leur permettant de faire une évaluation sensée du fonds de pension et des possibilités qu'il offre.

M. Thomas (Moncton): Je crois, monsieur Smith, que les compagnies de chemins de fer seront requises de le faire lorsque viendra leur tour de comparaître.

M. Smith: Pardon? Je me réfère ici au rapport que le Comité soumettra au Parlement.

[Text]

You were saying that it would just make one recommendation.

Mr. Thomas (Moncton): This was what I was trying to get through my head. You say on page 9 that:

...the first prerequisite to improving the CN Pension Plan, both for present and future pensioners, is to bring it to the bargaining table in the next round of negotiations.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, what you are asking for is that we recommend that this be taken immediately to the bargaining table.

Mr. Smith: I would hope that you would see fit to make that recommendation.

Mr. Thomas (Moncton): Are you just talking here about your present employees—the people who have not yet gone on pension? What about the pensioners? How would you handle your proposals here that their pension be increased? You cannot do this at the bargaining table, I do not think.

Mr. Smith: Why not? Most of them are members of our organization on their retirement.

Mr. Thomas (Moncton): I will tell you why I question it, Mr. Smith. We have had two briefs from pensioners and in both cases these briefs expressed very strongly that they were not satisfied that the unions had been representing their interests. They made the flat statement that they felt that once they were on pension, the unions promptly proceeded to forget about them. So the pensioners, I do not think, would be satisfied with our recommending that the whole thing be thrown open on the bargaining table.

Mr. Smith: I could understand their having that viewpoint because the fact of the matter is that we have not been able to convince management to do a paltry thing on their behalf. I say not only us, but the General Chairmen's Association and others that have made representations on behalf of the pensioners. There is inclined to be an impression that the organizations are only concerned about their present people who are employed and the pensions that they will enjoy. But I submit that this is a narrow concept. We are concerned, very much concerned, with the interests of those who are on pension.

• 1715

Mr. Thomas (Moncton): But you see, they keep telling us, and I have heard it in my

[Interpretation]

Vous dites qu'il contiendra une seule recommandation.

M. Thomas (Moncton): C'est ce que j'étais de comprendre. Vous dites à la page 9:

...la première condition pour améliorer le régime de pension du CN, pour les retraités actuels et pour les retraités futurs, c'est de l'amener à la table des négociations au cours des prochaines négociations.

M. Smith: Oui.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes vous nous proposez de recommander que cette question fasse l'objet de négociations collectives.

M. Smith: J'espère que vous jugerez bon de faire cette recommandation.

M. Thomas (Moncton): Parlez-vous ici des employés actuels qui ne sont pas encore à la retraite? Qu'en sera-t-il des retraités? Comment discuterez-vous l'augmentation de leur pension? Je doute que vous puissiez négocier ce point.

M. Smith: Pourquoi pas? La plupart des retraités sont membres de notre syndicat.

M. Thomas (Moncton): Je vais vous donner la raison de ce doute, monsieur Smith. Les retraités nous ont soumis deux mémoires où ils exprimaient en termes vigoureux leur mécontentement des syndicats qui veillaient sur les intérêts. Ils ont affirmé sans ambages qu'une fois mis à la retraite, les syndicats s'en désintéressaient. Je pense donc que les retraités seraient désolés que nous recommandions l'acheminement de la question vers la table des négociations.

M. Smith: Je comprends parfaitement le point de vue des retraités. En fait, nous n'avons jamais pu convaincre le patronat de faire quoi que soit à leur intention; non plus que l'Association des présidents généraux et autres organismes qui ont présenté les griefs des retraités. On a créé l'impression que les organisations ne s'intéressent qu'aux employés actuels et à leur pension future. A mon avis, c'est une attitude qui indique une étroitesse de vue. Nous nous intéressons beaucoup au sort des retraités.

M. Thomas (Moncton): Mais, voyez-vous, ils nous disent, et je l'ai entendu dans ma région,

[Texte]

wn area. Once we go on pension, the union does not care anymore about us. They are only interested in improving the lot of the people who are presently employed." I do not feel that we would be doing our duty unless we listened to these pensioners. I think your recommendation of improving the pensions of these people is a good one and we have heard of it before, but do you not think it would be better if this Committee could take these recommendations and say to the government, "We recommend that this money be provided to look after these pensioners immediately or as soon as possible", rather than to leave this whole thing up to the bargaining table, which might take another two years.

Mr. Smith: I would like to be able to agree with you, but the fact of the matter is that the government will not even recognize that those who are on pension are entitled to a cost-of-living escalator clause that raises the pension in accordance with the cost-of-living increase. It places a ceiling of 2 per cent on the Canada Pension Plan; it has placed a 2 per cent ceiling on the civil service.

Mr. Thomas (Moncton): This is true, Mr. Smith.

Mr. Smith: If they will not even recognize that fundamental question, at least they should give improvements equivalent to the increase in the cost of living. I do not expect that we would receive too much sympathy even from government and that is the reason why I say I would rather take my chances at the bargaining table when I have all the other issues there at the same time.

Mr. Thomas (Moncton): But I still say, what about the pensioner? Do you feel that he would be satisfied if this Committee just made a report to the effect that we are going to leave this whole thing up to collective bargaining, that you will take your chances? I honestly feel that the pensioner is expecting some immediate action from us, and I do not think the pensioners...

Mr. Smith: I hope you are able to produce

Mr. Thomas (Moncton): I am not saying that, Mr. Smith. I am not a spokesman for the government, please believe me. But I am saying that it is our duty, that it is my duty to recommend to the government. What they do from then on is their business. This is why I say I did not ask the question at first. I am a little amazed that you would take the position that all these recommendations should

[Interprétation]

qu'une fois à la retraite, le syndicat se désintéresse d'eux et se préoccupe seulement des travailleurs en activité. Je pense que notre devoir nous commande de prêter l'oreille à ces retraités. Votre proposition qui vise à améliorer la pension de ces retraités est excellente. Nous l'avons déjà entendue. Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable que le Comité recommande au gouvernement que cet argent soit offert immédiatement aux retraités, ou dès que possible, au lieu de régler la question à la table des négociations, au risque d'en remettre la solution à deux ans plus tard.

M. Smith: J'aimerais pouvoir concorder avec vous, mais le fait est que le gouvernement ne reconnaît même pas aux retraités le droit à une clause d'indexation proportionnelle à la cherté de vie. Le régime des pensions du Canada est plafonné à 2 p. 100 de même que la Fonction publique.

M. Thomas (Moncton): C'est vrai, monsieur Smith.

M. Smith: Si le gouvernement ne reconnaît même pas ce point fondamental, il devrait tout au moins consentir des améliorations en rapport, avec le coût de la vie. J'ai l'impression que le gouvernement ne nous prêtera pas grande attention, c'est pourquoi j'opte pour la table des négociations où toutes les questions pendantes doivent être tranchées en même temps.

M. Thomas (Moncton): Malgré tout, quelle est la situation du retraité? Pensez-vous qu'il serait satisfait que le Comité recommande d'acheminer la question vers la table des négociations collectives où vous prendrez vos risques? Je pense que le pensionné veut que nous agissions immédiatement et je ne crois pas qu'il...

M. Smith: Je souhaite que vous puissiez le faire.

M. Thomas (Moncton): Je ne dis pas cela, M. Smith. Je ne suis pas le porte-parole du gouvernement, croyez-le bien. Je dis simplement que notre devoir, que le mien, consiste à recommander au gouvernement les mesures qu'il lui faut prendre. Il lui appartiendra ensuite d'agir. Voilà pourquoi je n'ai pas voulu poser cette question dès le début. Je suis un peu surpris que vous proposiez le

[Text]

just be thrown open to collective bargaining when we have pensioners who are crying for help.

Mr. Smith: The only way the railway workers in Canada in my lifetime have made any progress is on voted issues around the bargaining table.

Mr. Thomas (Moncton): I am not talking about the railway workers. I am talking about the pensioners. They are no longer railway workers.

Mr. Smith: That is the attitude the railways take too.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Any other questions? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Smith, I am sure that you realize that this Committee does not want to become a negotiating committee for the Brotherhood. That is the terms that you people accept. Now with that, can you tell me whether or not your organization itself has ever put pensions on the table to be negotiated?

Mr. Smith: Have we ever actually put it in as one of the demands? No.

Mr. Skoberg: Why?

Mr. Smith: Because there has been a generally accepted opinion which management has fostered very skillfully to the effect that the pension plan was not negotiable, that it was fixed by the Canadian National Railways Pension Act and it would require an amendment to the legislation. Unfortunately this opinion had been very widely circulated by management. Every time we raised the question with any railway officer we always got the answer that this was something that had to be done through Parliament and through legislation. It is only when the pressure had become so great that we said: "Well, all right. We have to make representations to Parliament." We now find from our technical people that this is not so.

Mr. Skoberg: When did you become aware of what you say on page 8:

We have now been assured, both by qualified lawyers and the Federal Department of Labour, that no legislative revision is required to have the CN Pension Plan included on the list of bargaining issues during contract negotiations.

• 1720

Mr. Smith: In the course of the past year.

[Interpretation]

renvoi de la question à la table des négociations, alors que les retraités sont aux abois.

Mr. Smith: Chaque fois que les cheminots canadiens ont pu obtenir un avantage, ils l'ont fait autour de la table de négociations et au moyen d'un scrutin.

Mr. Thomas (Moncton): Je ne parle pas des cheminots, mais des retraités qui ne sont plus des employés.

Mr. Smith: C'est également l'attitude des compagnies de chemins de fer.

Mr. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il des questions? Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Smith, vous vous rendez compte que notre Comité ne désire pas prendre l'aspect d'un comité de négociation pour votre fraterne. Vous êtes d'accord sur ce point. Cela étant, pourriez-vous me dire si votre syndicat a soumis auparavant la question des pensions à la procédure de la négociation collective?

Mr. Smith: Vous demandez si nous avons jamais formulé une telle demande? Non.

Mr. Skoberg: Pourquoi?

Mr. Smith: Parce que l'opinion générale, formée subitement par l'employeur soutenait que le plan de pensions n'était pas négociable, qu'il était fixé par la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Pensions) et qu'il fallait un amendement pour en modifier les dispositions. Cette opinion a été répandue par les chemins de fer. Chaque fois que nous avons soulevé la question, les administrateurs des chemins de fer nous ont rétorqué qu'il s'agissait d'une procédure relevant du Parlement et de la loi. C'est à la suite des pressions exercées que nous avons décidé de nous adresser au gouvernement et nous sommes informés par nos propres experts que ce n'est pas la juste voie.

Mr. Skoberg: Quand avez-vous appris connaissance de ce que avancez à la page 8:

On nous a assurés et de la part d'avocats compétents et de la part du ministère fédéral du Travail qu'aucune modification législative n'est requise pour que le régime de pension du CN soit inclus dans la liste des questions à négocier.

Mr. Smith: Au cours de l'an dernier.

[Texte]

Mr. M. K. Carson (Executive Vice-President, Canadian Brotherhood Railway Transport and General Workers): Within the last three months.

Mr. Skoberg: And this has been confirmed. You have checked this out?

Mr. Smith: We have checked this out with the Department of Labour and we have checked it out with our own legal counsel, who has done a fair research job on it.

Mr. Skoberg: When is your contract open again for negotiation?

Mr. Smith: The end of this year.

Mr. Skoberg: Do you plan on putting the pensions on the table for bargaining.

Mr. Smith: Yes. If we could get the railways to accept the principle of negotiation we would be prepared to go along on it, because we believe the money that was out under our share of the pension fund, as it now stands, including our share of the IOUs, would provide adequate revenues to carry a plan.

We much prefer—much prefer—to work hand in hand in co-operation with the other trade unions in this field. And you must understand and appreciate that the pensions are very small for the people because of the fact that their pension is based on an earnings years of service relationship and most of our people are at the bottom end of the totem pole in the pension ratios.

Mr. Skoberg: I appreciate that the matter of pensions both on CP and CN always has been considered sacred ground, but I am pleased now to see more enlightened leadership on the part of the organization, which realizes it is not so any more. You are to be commended for the attitude you have taken in this brief in spelling out very clearly that you do believe you have a part in this little world of pensions and that you plan on doing something about it.

The point I wanted to have clear was when you realized you in fact could move in on this area without legislative revision. Thank you.

Mr. Smith: As I said, we have consulted actuaries on what the requirements would be to carry the pension plan for the number of employees that we represent in the CNR service.

The Chairman: This completes your hearing of the brief. Thank you, Mr. Smith.

[Interprétation]

M. M. K. Carson (Vice-président exécutif, Canadian Brotherhood Railway Transport and General Workers): Au cours des trois derniers mois.

M. Skoberg: Avez-vous vérifié et fait confirmer cette opinion?

M. Smith: Nous l'avons vérifiée auprès du ministère du Travail et notre conseiller juridique a étudié la question à fond, et l'a confirmée.

M. Skoberg: Quand votre contrat devra-t-il être négocié?

M. Smith: A la fin de l'année.

M. Skoberg: Avez-vous l'intention de négocier la question des pensions?

M. Smith: Oui, si les chemins de fer acceptent le principe de la négociation, nous sommes prêts à aller de l'avant, car nous pensons que les fonds qui nous reviennent, y compris la part due par la compagnie, nous permettraient d'obtenir en vain un revenu adéquat pour mettre en train un plan de pension.

Nous préférons de loin travailler en collaboration avec les autres syndicats dans ce domaine. Il faut également vous rendre compte que les pensions sont très faibles vu qu'elles sont calculées par rapport aux nombres d'années de service et aux salaires qui le situent pour la plupart, au bas de l'échelle.

M. Skoberg: Je sais que les pensions du CP et du CN ont toujours été considérées comme des chasses gardées. Cependant, je suis très heureux de constater que vos organisations adoptent une attitude plus éclairée et plus conciliante. Il faut vous féliciter d'avoir soutenu dans votre mémoire la conviction que vous aviez une part active à prendre en ce qui concerne ce microcosme que constituent les pensions, et que vous entendez agir.

Je voulais toutefois savoir à quel moment vous avez constaté que vous pouviez le faire sans besoin d'un amendement à la loi. Merci.

M. Smith: Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons consulté des actuaires au sujet des exigences du plan de pension en fonction du nombre d'employés du CN que nous représentons.

Le président: Ceci met fin à l'audience concernant votre mémoire. Merci, monsieur Smith.

[Text]

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, this Committee is adjourned until tomorrow at 3.30 p.m.

[Interpretation]

M. Smith: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, la séance est ajournée jusqu'à demain, à 3.30 p.m.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

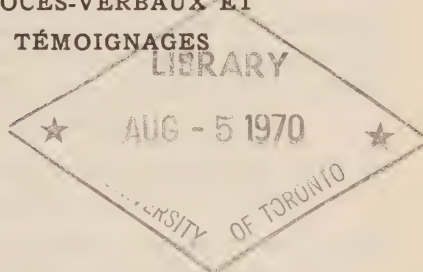
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 33



WEDNESDAY, JUNE 10, 1970.

LE MERCREDI 10 JUIN 1970.

Respecting

Canadian National Railways
Pension Fund,

Concernant

Fonds de retraite des chemins de fer du
Canadien National

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:

H.-Pit Lessard

Président

Vice-Chairman:

Charles Turner

Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*),

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel (20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

PROCÈS-VERBAL

Wednesday, June 10, 1970.
(70)

Le mercredi 10 juin 1970
(70)

The Standing Committee on Transport and communications met at 3:35 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h 35. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Members present: Messrs. Crossman, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(10).

Députés présents: MM. Crossman, Forget, Godin, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(10).

Witness: From the United Transportation Union: Mr. J. T. D. Rioux.

Témoin: de la United Transportation Union: M. J.T.D. Rioux.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. J. T. D. Rioux to submit his brief.

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président invite M. J. T. D. Rioux à présenter son mémoire.

Mr. Rioux read his brief at length and he was questioned thereon.

M. Rioux lit son mémoire en entier et répond ensuite aux questions des députés.

The questioning of the witness being concluded, the Chairman thanked him and he was allowed to retire.

L'interrogatoire du témoin terminé, le président le remercie et lui permet de se retirer.

At 5:00 p.m., the Committee adjourned until 10:00 a.m., Thursday, June 11, 1970.

A 5h, la séance du Comité est levée jusqu'au jeudi 11 juin 1970 à 10h du matin.

*Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.*

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 10, 1970

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 10 juin 1970

1542

The Chairman: Gentlemen, this afternoon we have for consideration a brief from Mr. C. E. Mower, Legislative Representative of the United Transportation Union. Could I call upon Mr. Mower? Is he here? Is Mr. Rioux here?

Le président: Messieurs, notre étude portera cet après-midi sur le mémoire présenté par monsieur C. E. Mower, représentant législatif du Syndicat Uni des Transports.

Est-ce que je pourrais demander à monsieur Mower de venir en avant? Est-il ici? Est-ce que monsieur Rioux est là?

M. J. T. D. Rioux, représentant du local 701 des Unions des transports unifiés de Mont-Joli.

Mr. J. T. D. Rioux, representing Local 701 of the United Transportation Union from Mont-Joli.

Oui, monsieur Trudel.

Yes, Mr. Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, y aurait-il possibilité d'envoyer le messenger à la pièce 253. Peut-être M. Mower s'y serait-il rendu là par erreur. M. Normand me dit que cela est déjà arrivé, monsieur le président. Je vous remercie.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, would it be possible to send the messenger to Room 253. Perhaps Mr. Mower went there by mistake. Mr. Normand tells me that this has already happened to him, Mr. Chairman. Thank you.

Le président: Si vous voulez bien commencer à lire votre mémoire, monsieur Rioux.

The Chairman: I would ask Mr. Rioux to start reading his brief.

M. J. T. D. Rioux (représentant local 701, Union des Transports unifiés): Monsieur Lessard, président du Comité, messieurs:

Mr. J. T. D. Rioux (Representing Local 701, United Transportation Union): Mr. Chairman, gentlemen, on behalf of the members I have the honour to represent I am pleased to thank you for your kind invitation to explain our grievances with regard to the CN pension fund.

Au nom des membres que j'ai l'honneur de représenter il me fait plaisir de vous remercier de votre aimable et bienveillante invitation à venir vous exposer nos griefs au sujet du fonds de pension du Canadien National.

Vous me permettrez de ne pas accepter l'affirmation gratuite de M. Aubé, surintendant du plan de pension du C.N., quand il déclare que le plan de pension du Canadien National est le meilleur au pays comparativement à 136 plans qui ont été étudiés au pays. Après l'exposé des délégués de différents syndicats, vous pourrez en déduire que nous, employés du Canadien National, avons le pire plan de pension en existence au pays,

I trust you will allow me not to accept the gratuitous by Mr. Aubé, Superintendent of the CN Pension Plan, when he states that the CN Pension Plan is the best in the country compared to 136 plans studied throughout the country. After this statement by delegates from various unions you can deduce that we, the employees of the Canadian National have the worst pension plan in existence in the country.

[Text]

[Interpretation]

Vous me permettrez de féliciter les employés du Service civil qui ont bénéficié d'une augmentation de pension sur une échelle de 2 et 42 p. 100, j'en suis heureux pour les employés du Service civil, et espérons que les employés du C.N. pourront eux aussi jouir d'une substantielle augmentation dans un avenir rapproché,

Il ne faudrait pas oublier les députés, les ministres, les sénateurs qui, eux aussi, vont bénéficier d'une confortable augmentation de pension et espérons qu'une telle augmentation nous sera donnée.

Vous excuserez la façon, un peu malhabile, de présenter cette requête, je compte sur votre compréhension et indulgence,

Merci de votre attention.

La traduction de *liability* est: dette, engagement, responsabilité. Nous, contributeurs au plan de pension du Canadien National, avons raison d'être inquiets—est-ce que le fait de réduire de 300 millions de sa dette au Fonds de pension n'aura pas une influence malheureuse et ne réduira-t-elle pas notre pension, pension déjà bien minime comparée aux autres pensions en existence au pays. Il faudrait tout de même penser que cette permission a été accordée au C.N. par le Gouvernement central après la date du 10 décembre 1969, car la motion présentée par M. John L. Skoberg, représentant de Moose-Jaw, était acceptée par le Gouvernement et retournait au Comité des Transports et Communications l'étude et l'état financier sur la structure du plan de pension du C.N.

I am sure you will allow me to congratulate the Civil Service employees who have benefited from a pension increase on a scale of 2 and 42 per cent. I am happy that the Civil Service employees obtained this, and I hope that CN employees will also be able to benefit from a substantial increase in the near future.

We should not forget the Members of Parliament, the Ministers, and the Senators who will also benefit from a considerable increase in pensions. And we hope that such an increase will be granted to us.

I hope you will excuse the way in which this request is presented. I am counting on your understanding and your indulgence.

I wish to thank you for kind attention.

The translation of *liability* is debt, undertaking responsibility. We, the contributors to the Canadian National Pension Plan have reason to be worried. Will the fact of reducing by \$300 millions its debt to the Pension Fund not have an unfortunate influence and reduce our pension which is already quite small compared to other pensions in existence in this country. We must also remember that this permission was granted to the CN by the Federal Government after December 10, 1969, the motion presented by Mr. Skoberg, the member from Moose Jaw, was adopted by the Government and brought back to the Committee of Transport and Communications the study and the financial statement on the structure of the CN Pension Plan.

*Intérêt**Interest*

Une autre raison de notre inquiétude vis-à-vis l'administration du fonds de pension est le très faible taux d'intérêt payé aux contributeurs; inclus: table comparative, taux d'intérêt payé et taux d'intérêt qui aurait dû être payé et vous serez à même de constater ce que le contributeur perd en intérêt seulement et les 5 dernières années la somme de \$1,038.18.

Another reason for our concern with regard to the administration of the pension fund is the very small rate of interest paid to contributors. Included is the comparative table of interest rate paid and the interest rate which should have been paid. You will thus be able to see what the contributor has lost in interest alone and this loss, in the past five years, amounted to \$1,038.18.

Autre raison de s'inquiéter, M. Aubé, dans ce qu'on pourrait appeler une autre tentative ou un retour sur lui-même après examen de conscience, propose une augmentation portant à 7 p. 100 le nouveau taux d'intérêt qui sera payé aux contributeurs à l'avenir et ceci, vous le remarquerez, après la date du 10 décembre 1969.

Another reason for concern is that Mr. Aubé, what we might call an about-face after plumbing the debts of his conscience, has proposed an increase which would establish 7 per cent as the new interest rate which will be paid to contributors in the future and you will note that this is to be implemented after the date December 10, 1969.

*L'assistance sociale au Québec et plan de pension du C.N.**Social Assistance from Quebec and the CN Pension Plan.*

Une enquête faite au Québec par un organisme provincial rapporte qu'un couple marié sans enfant ne

A study made in Quebec through a provincial organization reports that a married couple without children

[texte]

[Interprétation]

peut subsister qu'avec une allocation de \$215 par mois, alors comment peuvent vivre les pensionnés du C.N.:

can subsist only with an allowance of \$215 per month. How then do you want retired people from the CN to live?

2,500 retraités qui reçoivent moins de \$25 par mois

2,500 retired people receive less than \$25 per month.

7,327 retraités qui reçoivent moins de \$100 par mois

7,327 retired people receive less than \$100 per month.

8,273 qui reçoivent moins de \$200 par mois.

8,273 received less than \$200 per month.

Et il faudrait à ce moment mentionner que ces retraités ont payé des taxes et ont contribué au fonds de pension pour ne recevoir qu'une pitance à leur retraite et recevoir moins que l'assisté social du Québec.

And we should mention that these retired people pay taxes and have contributed to the pension fund and only receive a mere pittance for their retirement and less than those people who receive Quebec Social Assistance.

Fonds de pension gelé et non-négociable

Frozen and non-negotiable Pension Fund

Est-il démocratiquement tolérable que le fonds de pension soit gelé et non-négociable depuis 1907; c'est démoralisant pour les contributeurs de ne l'apprendre qu'après avoir contribué pendant 10, 15 et même 20 ans. Pour une démocratie viable et supportable, il faut que le plan soit négociable et intégré au contrat de travail.

Is it democratically tolerable for the pension fund to be frozen and non-negotiable since 1907? It is demoralizing for contributors to learn of this only after having contributed for 10 or 15 or even 20 years. In a viable and fairly decent democracy, the plan of being negotiable and integrated in through the collective agreement.

Réticence du C.N. à répondre aux questions d'ordre général sur le fonds de pension.

Reticence of the CN is replying the general questions on the pension fund.

La lettre incluse de M. Aubé indique clairement l'intention du C.N. de ne pas trop s'étendre vis-à-vis les membres sur l'état financier, la structure et le montant de la pension payée à l'employé à sa retraite.

The letter included from Mr. Aubé indicates clearly the intention of the CN to refrain from giving expensive information to the members regarding the financial statements, the structure and the amount of the pension paid to employees on their retirement. I shall now read the letter.

Et je lis la lettre:

Canadian National
Régimes de retraite
et de sécurité sociale
Case postale 8100,
Montréal 101,
Le 21 novembre 1969.

Canadian National
Pension and Social Security Plans
P.O. Box 8100
Montreal 101,
November 21, 1969.

N/réf.: 150-10

N/réf.: 150-10

Monsieur J.-T.-D. Rioux,
Case postale 518.
Mont-Joli (Qué.).

Mr. J. T. D. Rioux,
P.O. Box 518,
Mont-Joli, P.Q.

Monsieur,

Dear Sir,

M. F.-C. Dekoninck, président du Sous-comité législatif provincial de Québec m'a transmis votre requête demandant qu'un représentant de notre bureau soit délégué à une assemblée qui sera tenue à Mont-Joli et au cours de laquelle il pourrait répondre à des questions qui lui seraient posées sur les Régimes de retraite.

Mr. F. C. Dekoninck, Chairman of the Provincial Legislative Sub-Committee of Quebec, has transmitted to me your request to have a representative of our office delegated to a meeting to be held in Mont-Joli during which he could answer questions put to him regarding pension plans.

[Text]

[Interpretation]

Je serais, en effet, heureux d'accéder à votre demande, mais je dois vous signaler cependant que les questions ne devront porter que sur les dispositions des régimes en vigueur et non sur la ligne de conduite de la Compagnie en matière de retraite.

I would be very pleased to accede to your request but I must point out to you that the questions must have to deal solely with the provisions of existing pension plans and not the Company's policy with regard to retirement.

Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir m'envoyer une liste aussi complète que possible des questions qui intéressent les employés, après quoi je vous ferai savoir la date à laquelle cette réunion pourrait avoir lieu.

I would therefore be grateful if you would send me a complete list of questions which are of interest to employees, following which I will let you know what date that meeting could be held.

F. T. Aubé

F. T. Aubé

Ceux qui ont lu le dernier rapport du National Canadian ont pu se rendre compte de la pression exercée par cette compagnie afin que les employés adhèrent au régime de pension de 1959. J'ai ici en main une lettre, datée de Montréal, le 15 avril 1970, adressée à un des membres du local 701 que je représente, M. J.-A. Piché, qui dit ceci:

Those who have read the latest report of the Canadian National will have noticed that pressure is being exerted by the company for employees to join the 1959 Pension Plan. I have here in my hand a letter from Montreal dated April 15, 1970, addressed to one of the members of the local 701 whom I represent, Mr. J. A. Piché, which reads as follows:

Régimes de retraite
et de sécurité sociale
Case postale 8100
Montréal 101
Le 15 avril 1970

Pension and Social Security Plans
P.O. Box 8100,
Montreal 101,
April 15, 1970.

N/réf.: SRB 525392

N/ref.: SRB 525392

Monsieur J.-A. Piché
a/s de M. J.-T.-D. Rioux
Président
U.T.U.
Section locale 701
Case postale 518
Mont-Joli (Qué.)

Mr. J. A. Piché c/o Mr. J. T. D. Rioux,
Chairman of the U.T.U.,
Local 701,
P.O. Box 518,
Mont-Joli, P. Q.

Monsieur,

Dear Sir:

Suite à la lettre de M. Rioux datée du 26 février.

La possibilité d'opter pour le Régime de 1959 s'est éteinte le 31 décembre 1959, étant donné que vous aviez reçu la documentation et un bulletin d'option en temps utile.

Further to Mr. Rioux's letter dated February 26 there is no possibility of opting for the 1959 Plan which closed December 31, 1959, in view of the fact that you had received the documents and an opting form at that time.

Ci-joint photocopie de la formule 4562 dans laquelle vous exprimez votre volonté de poursuivre votre adhésion au régime de 1935. Il ne vous est donc plus possible de passer au régime de 1959.

Enclosed is a photocopy of Form 4562 in which you express your willingness to continue to belong to the 1935 Plan. Therefore, it is impossible for you to join the 1959 Plan.

● 1550

Vous êtes actuellement membre non-cotisant du régime de 1935, mais vous pouvez commencer à cotiser quand bon vous semblera. Il vous suffit de remplir la formule 4563-B ci-jointe et de la remettre à

At the present time you are a non-contributing member of the Plan of 1935, but you may start to contribute when you deem it advisable. It would only be necessary to file form 4563-B enclosed and to

[texte]

[Interprétation]

tre supérieur. Aux termes de l'article 115, vous devez cotiser jusqu'à concurrence de 10 p. 100 de votre salaire; la compagnie versera, à votre départ, à la retraite, une contribution égale jusqu'à concurrence de 10 p. 100 de votre salaire;

N'ayant pas versé de cotisations au titre du régime 1935, vous n'avez pas d'arriérés à acquitter.

Au nom des membres que je représente, nous soumettons à l'attention des membres du Comité des transports et des Communications les demandes suivantes que nous pensons légitimes et pouvant aider le retraité à faire face à ses obligations plus allègrement, à l'augmentation du coût de la vie due à l'évolution du coût de la vie:

1. Qu'une enquête soit tenue sur la situation financière et la structure du plan de pension du Canadien National;

2. Que le plan de pension devienne négociable et soit intégré au contrat de travail;

3. Que le comité de pension soit composé d'un nombre égal de représentants et de la compagnie et du syndicat plus un membre de syndicat retraité;

4. Que la pension du Canadien National soit calculée comme au Service civil du Canada, 2 p. 100 par année de service admissible en prenant comme base les 5 années les mieux rémunérées et que cette pension soit versée indépendamment de celle du Régime des rentes du Québec ou du Canada;

5. Que l'allocation versée aux veuves ou héritiers légaux soit de 75 p. 100;

6. Qu'un boni du coût de la vie soit versé aux retraités actuels pour rajuster leur pension au niveau du coût de la vie actuellement et que par la suite il soit maintenu proportionnellement au coût de la vie pour tous les retraités;

7. Qu'un employé puisse prendre sa pension à 60 ans avec ses années de service calculées comme si elle était prise à 65 ans.

Monsieur le président, la présentation était très brève, elle est faite sincèrement, sans aucune intention de vous induire en erreur. Je vous remercie de votre bonne attention.

Le président: Merci beaucoup monsieur Rioux. Vous savez sans doute nous permettre une période de questions monsieur Rioux?

M. Rioux: Oui monsieur.

Le président: Monsieur Skoberg.

deliver it to your superior. Under the clause 115, you may contribute up to 10 per cent of your salary. When you retire, the company will pay an equal contribution up to 5 per cent of your salary.

Since you have not made any contributions to the 1935 Plan, you have no arrears to pay.

On behalf of the members I represent, we submit to the attention of the members of the Committee on Transport and Communications the following requests which we believe to be legitimate and may help the retired members to meet more easily their obligations and the rising cost-of-living;

1. That an enquiry be held on the financial situation and structure of the Canadian National Pension Plan;

2. That the Pension Plan become negotiable and integrated in the collective agreement;

3. That the Pension Board be composed of equal number of representatives of the Company and of the Union, plus a retired union member;

4. That the CN Pension Plan be calculated like that of the Civil Service of Canada that is two per cent for each admissible year of service taking as a basis the best five years of remuneration and that this pension be paid independently of the Canada or Quebec Pension Plans;

5. That the allowance paid to widows or legal heirs be 75 per cent;

6. That a cost-of-living allowance be paid to present retired people to readjust their pension to the present level of the cost-of-living and that subsequently they be maintained proportionately to the cost-of-living for all retired people;

7. That an employee be able to retire at 60 and have his years of service calculated as if he had retired at 65.

Mr. Chairman this was a short presentation. It was made quite sincerely and without the slightest intention of misleading you. I thank you for your kind attention.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rioux. I hope you will allow a question period.

Mr. Rioux: Yes, sir.

The Chairman: Mister Skoberg.

[Text]

[Interpretation]

Mr. Skoberg: Mr. Rioux, could you tell the Committee how many people are in the organization that you represent?

M. Skoberg: Monsieur Rioux, pourriez-vous me dire combien de personnes il y a dans l'organisme que vous représentez?

Mr. Rioux: I represent a small unit of 78 members.

M. Rioux: Je représente une petite unité de 78 membres.

Mr. Skoberg: And when you appear before this Committee you believe you are speaking for those 78 people?

M. Skoberg: Et quand vous comparez devant le Comité vous croyez que vous parlez au nom de ces personnes?

Mr. Rioux: That is right.

M. Rioux: Oui monsieur. C'est exact.

Mr. Skoberg: I notice that you suggest as one of your recommendations that the plan be negotiable, and then you suggest that there be an equal number of company and union representatives on the pension committee. In the event that the plan was negotiable, would there be a need for a pension committee of the structure that you are now recommending to this Committee?

M. Skoberg: Je remarque que vous avez souligné comme une de vos recommandations, que le Régime puisse être négociable et ensuite vous suggérez qu'il y ait une représentation égale de la part de la compagnie et des syndicats au comité des pensions. Dans le cas où le Régime soit négociable, est-ce qu'on aura besoin d'un comité des pensions structuré comme vous proposez au Comité?

Mr. Rioux: Yes, sir. I understand your question very well. The committee is composed of four members of the company and three members of the union, and you do not know how it will turn out. When the time comes to vote you are beat before the motion is presented.

M. Rioux: Oui, monsieur. Je comprends très bien votre question. Le comité se compose de quatre membres qui représentent la compagnie et de trois membres qui représentent les syndicats. Et on ne sait jamais comment les choses tournent. Quand vient le moment de voter, vous êtes déjà défait avant que la motion soit présentée.

Mr. Skoberg: But in the event that it was a negotiable item under the contract, it would then come within the collective bargaining process and as such would be recognized as one of the items under the agreement that you are working under, would it not? So, under those circumstances what purpose would a pension board serve if it was negotiable, if the plan was considered at the same time as the other wage and fringe benefits were considered at the time the contract is open?

M. Skoberg: Mais dans le cas où ce serait une question négociable en vertu de la convention, cela relèverait alors de la négociation collective et, comme telle, serait connue comme une des questions qui relèvent de la convention collective qui vous visent, n'est-ce pas? Alors dans cette circonstance que serait l'utilité d'avoir un comité des pensions si le régime était négociable et s'il devait être étudié au même temps que les autres avantages marginaux et salaires que vous négociez au moment de la réouverture du contrat?

Mr. Rioux: When the contract is open we like to add our voice to the negotiations, and if you have an equal number of representatives you know that you will be heard.

M. Rioux: Lors de la réouverture du contrat nous voulons ajouter notre voix à la table des négociations. Et si vous avez une représentation égale vous savez que votre voix sera entendue.

Mr. Skoberg: So you have any fear that if the Pension Fund was made negotiable as part of the collective agreement that it might take away from any wage benefits that the employee might receive in collective bargaining?

M. Skoberg: Craignez-vous que si le régime des pensions était négociable dans la convention collective ceci enlèverait quelque chose du point de vue de l'avantage en salaire que les employés pourraient recevoir grâce à la négociation collective?

Mr. Rioux: No.

M. Rioux: Non.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me whether you have had any problem about receiving financial

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire si vous avez eu des problèmes pour recevoir les états financiers de

exte]

[Interprétation]

ports from the company when you have requested em in order for you as a contributor to assess the nsion Plan, or have you attempted to obtain any of ese financial reports?

Mr. Rioux: If I understand your question correctly, e point is that many members as well as myself have presentatives there, and if this thing is open for gotiation and the structure of the financial plan is en, the members will know what is going on in that mmittee.

1555

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me, Mr. Rioux, ith respect to the people who were in the 1935 plan d were then given the opportunity of going into the 59 plan, what type of notification they received and your opinion was there ample opportunity given to ose people in the 1935 plan to join the 1959 plan?

Mr. Rioux: I have a letter dated April 15, 1970, om Mr. Aubé in which he says the 1959 plan has en closed since 1963, you cannot join it any more. ne only thing you can do if you do not belong to ther the 1935 or the 1959 plan is to join the 1935 an by filling out Form 4563B, and from that time you are obliged to pay the money you owe to the an before you . . .

Mr. Skoberg: I am trying to clarify if in your opinion you believe the people who belonged to the 1935 plan had ample opportunity and notification to in the 1959 plan?

Mr. Rioux: No. I do not believe they ever had an opportunity to join after 1963.

Mr. Skoberg: Do you know, though, when they were ven the opportunity to join the 1959 plan? How ere they notified and what type of notification did ey receive? Did they individually . . .

Mr. Rioux: If they had the proper information and fficient information they could join the plan in 1963. I will tell you as an example what happened in ont Joli. A representative from the company went to ont Joli and tried to explain the plan, and when the eeting was over we did not know much more about han we did before. I went to 365 McGill Street to eet a Mr. Côté who was in charge of the plan there, id he was not there. I met a Mr. Taschereau there id all through the meeting I did not learn much.

Compagnie quand vous les demandez afin qu'à titre de contribuable vous puissiez évaluer le régime de pension vous-même ou avez-vous essayé d'obtenir ces rapports financiers?

M. Rioux: Si j'ai bien compris la question, le point c'est que plusieurs membres et moi-même nous avons des représentants là et si cette question est soumise à la négociation collective comme la structure du régime financier, les membres sauront ce qui se passe au Comité.

M. Skoberg: Est-ce que vous pourriez nous dire, monsieur Rioux, à propos des gens qui adhéraient au Régime de 1935 et qui ont ensuite eu l'occasion d'adhérer au Régime de 1959. Quel genre de préavis ont-ils reçu et à votre avis, est-ce que les gens qui adhéraient au Régime de 1935 ont eu suffisamment de chances d'adhérer au Régime de 1959.

M. Rioux: J'ai une lettre du 15 avril 1970 de M. Aubé dans laquelle il dit justement que le Régime de 1959 est fermé depuis 1963. Il est impossible d'y adhérer à l'heure actuelle. La seule chose que vous puissiez faire, si vous n'adhérez pas à un régime que ce soit celui de 1935 ou 1959, c'est d'adhérer au Régime de 1935 en remplissant la formule 4563-B et à compter de ce moment vous êtes obligé de verser les arrérages que vous devez au Régime avant de pouvoir . . .

M. Skoberg: Ce que j'essaie d'éclaircir c'est si, à votre avis, vous croyez que les gens qui adhéraient au Régime de 1935 ont eu suffisamment l'occasion et un préavis suffisant pour adhérer au Régime de 1959?

M. Rioux: Non. Je ne crois pas qu'ils aient eu l'occasion d'y adhérer après 1963.

M. Skoberg: Savez-vous quand ils ont eu l'occasion d'adhérer au Régime de 1959? Comment ont-ils été avertis et quel genre de préavis ont-ils reçu? Ont-ils été individuellement . . .

M. Rioux: S'ils avaient les bons renseignements et en avaient suffisamment, ils pouvaient adhérer au Régime en 1963. Je vous dirais à titre d'exemple ce qui s'est passé à Mont-Joli. Un représentant de la Compagnie s'est rendu à Mont-Joli pour essayer d'expliquer le Régime et une fois la réunion terminée nous n'en savions pas beaucoup plus qu'avant. Moi-même je suis allé à 365, rue McGill pour rencontrer M. Côté qui était chargé du Régime; il n'était pas là. J'ai rencontré M. Taschereau et après la réunion je n'en savais pas beaucoup plus.

[Text]

Mr. Skoberg: How were the employees notified of what was required in order to join the 1959 plan?

Mr. Rioux: They were notified by people at the terminal but, as you know, when everybody is working here and there, and sometimes they are far away from the terminal, and the men who went to the meeting for information were not able to get sufficient information. Mr. Bérubé, the Superintendent of the CN, was asked which plan he belonged to and he said the 1935 plan, and the member asked him if he had an opportunity to join the 1959 what would he do and he said that he did not know, he was not sure. When a man is sent to get information because he does not know if it is better to stay on the 1935 plan or go on the 1959 plan, and he does not get it, that does not give much hope to the man who wants to join the new plan.

Mr. Skoberg: Do you think—and this is my last question, Mr. Chairman—that the employees on the railroad would like to have a plan similar to the one the M.Ps now have; after six years you can draw a pension?

Mr. Rioux: Yes, they would.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur Rioux, dans la première lettre que vous nous avez lue, vous mentionnez 136 régimes de pension. Est-ce à la suite d'une discussion avec M. Aubé, que vous en avez été mis au courant? Où pourrions-nous nous renseigner à ce sujet?

• 1600

M. Rioux: Je regrette de ne pas l'avoir avec moi, c'est dans *le fil du rail*, un bulletin confidentiel qui est soumis une fois par mois aux agents de la compagnie et qui m'a été remis. On y écrit qu'on a étudié 136 régimes de pension. Je me demande quelle sorte de régimes ils ont dû étudier, parce que le régime 35 ne fait pas partie des 136 régimes. Notre régime de pension est le pire qui puisse exister au pays.

M. Trudel: *Au fil du rail*, vous dites. C'est une revue?

M. Rioux: *Au fil du rail* est un bulletin confidentiel publié une fois par mois pour les cadres de la compagnie.

[Interpretation]

M. Skoberg: Comment les employés ont-ils été avisés des conditions requises pour adhérer au Régime de 1959?

M. Rioux: On les a avisés par l'entremise de gens terminus, mais comme vous le savez tout le monde travaille ici et là et certains sont à la fois loin terminus. D'ailleurs, ceux qui se sont rendus à l'assemblée pour avoir des renseignements n'en ont pas reçu suffisamment. On a demandé à M. Bérubé, le superintendant au Canadien National à quel régime il appartenait, il a répondu qu'il adhérerait au Régime de 1935. Le membre lui a demandé ce qu'il ferait s'il avait la possibilité d'accéder au Régime de 1959 et il a répondu qu'il ne savait pas ce qu'il ferait. Alors qu'un homme est envoyé afin d'obtenir des renseignements parce qu'il ne sait pas si c'est mieux de continuer d'adhérer au Régime de 1935 plutôt que d'adhérer au Régime de 1959 et qu'il n'obtient pas les renseignements, cela ne donne pas beaucoup d'espoir à l'individu qui veut adhérer au nouveau régime.

M. Skoberg: C'est ma dernière question, monsieur le président. Croyez-vous que les employés de chemin de fer aimeraient avoir un régime semblable à celui des députés ont à l'heure actuelle, c'est-à-dire pouvoir jouir d'une pension après dix ans?

M. Rioux: Oui, certainement.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Mr. Rioux, in the first letter read to us you mentioned 136 pensions plans, were you made aware of this during a discussion with Mr. Aubé? Where could we find some information on that subject?

M. Rioux: I am sorry I do not have it with me, it is in *Keeping Track* which is a confidential bulletin submitted once a month to the employees of the Company which I receive. The bulletin states that 136 Pensions Plans were studied. I wonder what type of plans they studied because the 1935 Plan is included in those 136 plans. Our pension plan is the worst one in the country.

Mr. Trudel: You say in *Keeping Track*? Is that a magazine?

Mr. Rioux: *Keeping Track* is a confidential bulletin which is published once a month for the company staff.

[Interprétation]

M. Trudel: Pensez-vous qu'on pourrait . . .

Mr. Trudel: Do you think we could . . .

M. Rioux: Excusez-moi. Je pourrais le faire parvenir Comité . . .

Mr. Rioux: Sorry, I could have it sent to the Committee . . .

M. Trudel: S'il vous plaît.

Mr. Trudel: Please do.

M. Rioux: A mon retour à la maison.

Mr. Rioux: I shall do that when I return home.

M. Trudel: Dans votre lettre, monsieur Rioux, sous rubrique dettes, à la deuxième page, vous dites que 300 millions de dollars de la caisse de retraite réduiraient les pensions.

Mr. Trudel: In your letter, Mr. Rioux, under the heading Liability, on the second page, you say that the 300 million dollars of the pension fund would reduce the pensions.

M. Rioux: Je ne dis pas que cela les réduirait. Je me demande plutôt si le fait de réduire la dette de la compagnie ne contribuerait pas à les réduire. C'est une question et non une affirmation.

Mr. Rioux: I did not say that this would reduce the pensions. I was wondering whether the fact of reducing the Company's liability would not contribute in reducing them. It is a question rather than a statement.

M. Trudel: Ah! bon.

Mr. Trudel: All right.

M. Rioux: Est-ce que cela réduirait notre pension: c'est ce que je demande. Quand je parle de dette, je me réfère toujours *Au fil du rail* et au bulletin confidentiel. Ce n'est pas nous qui avons donné ces chiffres. Ils viennent de la compagnie et du bulletin. Il y a une question tout à l'heure. Il n'est pas question non plus, j'irai plus loin que cela, de tournement; il est question d'une réduction de la dette. Les membres se demandent, si cela changera sur minime pension.

Mr. Rioux: Would it reduce our pensions? That is what I am asking? When I mentioned liability I am referring to *Keeping Track* and confidential bulletin. We are not the ones who brought the figures out. The figures come from the Company and the bulletin mentioned earlier. There is no question however of embezzlement. It is just a question of a reduction of liability. The members are wondering whether that will change their small pension.

M. Trudel: Permettez-moi dans ce cas-là de vous poser une autre question. Est-ce que, à votre connaissance, la compagnie, n'aurait pas à un moment donné, honoré les engagements pris envers les pensionnés du Canadien National?

Mr. Trudel: In that case, allow me to ask you another question. According to your knowledge, would the company, at a given time, not have respected its undertakings with regard to CN pensioners?

M. Rioux: Il faudrait s'entendre, parce que votre question est assez vaste.

Mr. Rioux: We should reach some sort of an understanding, because your question covers a lot of territory.

M. Trudel: Laissez-moi la formuler autrement. Si, par exemple, la compagnie avait promis à quelqu'un, je pense que vous mentionnez des sommes d'argent de \$25, \$100, \$200 par mois pour les pensionnés, relatifs aux différents régimes, si je comprends bien votre présentation, est-ce que les montants d'argent connus, à un moment donné, auraient été diminués ou n'auraient pas été respectés par la compagnie?

Mr. Trudel: Let me paraphrase it then. For instance, if the Company had promised someone, I think you mentioned, some amounts of \$25, \$100 and \$200 per month for pensioners under various plans, now, if I understand your presentation correctly would the sum agreed upon have been decreased or not met by the company?

M. Rioux: Les montants d'argent étaient tellement faibles qu'ils n'ont pas été diminués.

Mr. Rioux: The amounts were so low they would not have decreased?

M. Trudel: Autrement dit, on a pris des engagements envers les a tenus?

Mr. Trudel: In other words, there were undertakings and they were kept?

[Text]

M. Rioux: Votre question est assez embarrassante parce qu'elle peut se comprendre de deux manières. Elle est assez vaste, vous conviendrez, monsieur. D'un côté, je dis que l'engagement a été respecté parce que le type a versé à la caisse de pension et il reçoit \$25 par mois, à ce moment-là, je n'ai pas l'autorisation d'aller vérifier le montant de sa contribution ou si sa pension répond aux contributions qu'il a versées. Je peux toutefois vous dire que d'après le livre il était censé verser un taux d'intérêt de $\frac{1}{4}$ p. 100 inférieur au taux des obligations du Canada de l'année courante. nous avons un tableau comparatif que vous avez en main . . .

M. Trudel: Oui.

M. Rioux: Pour les cinq dernières années, il y a une différence de \$1,038.18. A ce moment-là, on n'a donc pas respecté les engagements. Je ne parle pas du montant d'argent que le retraité touche. Je parle du montant d'intérêt qui a été versé ou qui aurait dû être versé. Vous avez le tableau en main . . .

M. Trudel: Oui, je l'ai.

M. Rioux: Je ne peux pas dire si les engagements ont été honorés ou non, je sais que l'employé retire une pension. Je peux dire par exemple que pour ce qui concerne le taux d'intérêt, l'engagement n'a pas été honoré. Vous avez les tableaux en main.

M. Trudel: Oui.

M. Rioux: Dans les deux.

M. Trudel: Monsieur Rioux, je pense qu'il faudrait bien s'entendre, je ne cherchais pas à savoir si les montants d'argent étaient assez élevés, mais si l'engagement, même s'il était de \$1,000 ou de \$5, avait été respecté.

• 1605

Vous me réferez au tableau. Si vous voulez nous allons y revenir pour l'année 1969, au tableau d'«État» en haut, le revenu, si je comprends bien, c'est le salaire.

M. Rioux: Oui.

M. Trudel: La contribution à la caisse de pension est de \$646 par employé. Dans l'autre colonne, il y a \$368 d'intérêt et le taux. Si je fais la projection, par

[Interpretation]

Mr. Rioux: Your question is somewhat embarrassing because it can be understood in two different ways. However, I think you would agree that it is pretty broad.

Of the one hand, I say that the undertakings were respected because the federal contributed to the pension fund and the pensioner receives \$25 a month. Therefore, I am not authorized to go and check the amount he contributed or if cheques correspond to the contributions he has already made. However, I can tell you according to the Book he was supposed to pay an interest rate of a quarter per cent below that of the current year's Canada Savings Bonds. We have a comparative table here which you have in hand . . .

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Rioux: For the last five years there is a difference of \$1,038.18, which means that the undertakings have not been respected. I am not speaking of the amount of money the pensioner receives. I am speaking of the amount of interest which have been paid which should have been paid. You have the table in hand . . .

Mr. Trudel: Yes, I do.

Mr. Rioux: I cannot say whether the undertakings were respected or not. I know that the pensioner does receive a pension. And I can say that for instance, with regard to interest rates the undertakings have not been met. You have the table in front of you.

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Rioux: In both.

Mr. Trudel: I think, Mr. Rioux, we should reach some sort of understanding. I did not want to know whether the sums of money were high enough. I simply wanted to know whether the undertaking, if \$1,000 or \$5, had been respected.

You refer me to the table. We will come back to it if you want. For the year 1969, at the top of the table entitled "State", the income, if I understand correctly, is the wages.

Mr. Rioux: Yes.

Mr. Trudel: The contribution to the pension fund by the employee is \$646. In the other column, you have \$368 in interest and the rate. If I make a projection

[exte]

[Interprétation]

port aux \$1,000 préables, l'intérêt de 3 p. 100 porterait \$18 et non \$368.

M. Rioux: Monsieur, pour votre gouverne, en 1969, argent accumulé avec l'intérêt était de \$13,040.85, montant qui figure au tableau I, en haut de la page.

M. Trudel: Le montant accumulé, à ce moment-...

M. Rioux: A ce moment-là, le montant versé à la pension et l'intérêt cumulatif...

M. Trudel: Ah! bon.

M. Rioux: ... était \$13,040.85. Au tableau n° II, en s du tableau, pour 1969, le montant accumulé était \$14,077.17. Si vous soustrayez les deux chiffres, us arrivez à la différence que je vous ai donnée tout l'heure entre l'intérêt qui aurait dû être payé et ntérêt qui a été payé. Le montant cumulatif aurait être \$14,077.17 alors qu'il n'est que de \$13,040.85. Voilà pourquoi il y a une différence de us de \$1,000.

M. Trudel: Si vous me permettez, ce \$13,000 est la somme d'argent accumulée dans la caisse de retraite.

M. Rioux: Argent, capital et intérêt accumulés.

M. Trudel: Pour combien d'années de service?

M. Rioux: On a calculé les cinq dernières années qui comprenaient 1965, 1966, 1967, 1968 et 1969. On ne est pas reporté aux services antérieurs à 1965.

M. Trudel: Monsieur Côté aurait eu combien années de service.

M. Rioux: Il est entré au service de la compagnie en 1939-1940. Il aurait à peu près 30 ans de service.

M. Trudel: Trente ans de service.

M. Rioux: Nous avons épargné tous ces chiffres au comité.

M. Trudel: Le \$13,000 a été accumulé pendant 30 is?

M. Rioux: Oui.

M. Trudel: Je vais vous poser une question au sujet es retraités. Remarquez bien que nous essayons

terms of the previously mentioned \$1,000, the interest of 3 per cent would bring him \$18 and not \$368.

Mr. Rioux: For your information, sir, in 1969, the money accumulated along with interest was \$13,040.85 which is shown in Table 1 at the top of the page.

Mr. Trudel: At that time the accumulated amount...

Mr. Rioux: At that time the amount paid into the pension fund and the cumulative interest...

Mr. Trudel: Fine.

Mr. Rioux: ... amounted to \$13,040.85. In Table 11, at the bottom of the Table for 1969, the accumulated amount was \$14,077.17. If you subtract the two figures you will arrive at the difference given a little while ago between the amount of interest which should have been paid and the amount effectively paid. The cumulative amount should have been \$14,077.17, whereas it is only \$13,040.85. That is why there is a difference of over \$1,000.

Mr. Trudel: If you will allow me, that amount of \$13,000 is the sum which is accumulated in the pension fund.

Mr. Rioux: Accumulated capital and interest.

Mr. Trudel: For how many years of service?

Mr. Rioux: We calculated the last five years which included 1965, 1966, 1967, 1968 and 1969. We did not refer to service prior to 1965.

Mr. Trudel: How many years of service did Mr. Côté have?

Mr. Rioux: He entered service in 1939-40. He would have about 30 years of service.

Mr. Trudel: 30 years of service.

Mr. Rioux: We saved the Committee with having to provide all these figures.

Mr. Trudel: The sum of \$13,000 was accumulated over a period of 30 years?

Mr. Rioux: Yes.

Mr. Trudel: I want to ask you a question with regard to pensioners. I wish to point out that we are trying to

[Text]

[Interpretation]

d'obtenir des renseignements et non de nier ce que vous avez avancé, monsieur Rioux.

obtain information and not to deny what you have claimed, Mr. Rioux.

M. Rioux: Je comprends. Nous sommes ici pour nous entendre.

Mr. Rioux: I understand. We are here to reach understanding.

M. Trudel: Une personne qui est venue témoigner avait versé \$8,000 à la caisse de retraite. Il a déjà retiré \$16,000 et il retire encore de l'argent de la caisse de retraite. Je me demande pourquoi vous parlez du taux d'intérêt. A ma connaissance, si vous pensez que les choses ne se passent pas ainsi, veuillez me le dire, surtout au sujet de la caisse de retraite du Canadien National, l'employé est certain de retirer une pension pendant au moins dix ans. Pendant ce temps, à moins que j'aie été mal informé, l'employé retire le capital qu'il a versé, l'intérêt et la part de la compagnie dans la majorité des cas.

Mr. Trudel: There is a gentleman who came before us who had contributed \$8,000 to the pension fund. He had already withdrawn \$16,000 and is still drawing money from the pension fund. I wonder why you speak about interest rate. To my knowledge, if you think that this is not the way things are happening, please tell us. With regard to the Canadian National pension fund in particular, employees are certain to draw a pension for at least ten years. During that period, unless my information is incorrect, retired employees draw the capital they have paid, the interest and the employer's part in most cases.

M. Rioux: Si vous prenez les différents régimes de pension, le type naturellement retirera le capital et l'intérêt. Cela ne s'applique pas seulement au régime de pension du CNR.

Mr. Rioux: If you take the different pension plans, the fellow will of course withdraw the capital and interest. That does not apply only to the CN Pension Plan. In comparison to other pension plans, there is a tremendous difference for the employee who works for 25 or 30 years and draws a \$160 monthly pension. Surely you will agree that it is not sufficient. If the employee thinks that with 5 per cent they cannot pay up their pension, then no one will object to pay 1 and 1/2 per cent more. I contribute to the 1959 Plan and I pay 6 per cent. Today the 1935 Plan is not comparable to the other pension plan. That is the reason why I mentioned at the top of the letter that 136 pension plans were studied and it had been found that this was the best one. Therefore, we wonder what kind of plans were studied.

Comparativement à d'autres régimes de pension, il y a une énorme différence, parce qu'un employé du CN qui a travaillé pendant 25 ou 30 ans, retire une pension de \$160. Vous conviendrez avec moi que la pension n'est pas suffisante. Si le CN pense qu'à 5 p. 100, il est impossible de nous payer une pension, personne ne refusera de payer 1 1/2 p. 100 de plus. Je suis souscrit au régime 59 et je paie 6 1/2 p. 100. Aujourd'hui, le régime 35 n'est comparable à aucun régime de pension. C'est pour cette raison que j'ai précisé en haut de la lettre, qu'on a étudié 136 régimes de pension au pays et qu'on a trouvé que c'était le meilleur. Nous nous demandons quelle sorte de régimes ont été étudiés.

Mr. Trudel: That is not what I was discussing. I wanted to obtain some information.

M. Trudel: Je ne parlais pas de cela, je désirais obtenir des renseignements. Une dernière question, monsieur le président. Est-ce que les employés reçoivent tous les ans un état de compte de la caisse de retraite établi à leur nom?

And now a last question, Mr. Chairman. Do all employees receive each year, a financial statement of the amount of money to their credit in the pension fund?

M. Rioux: Pas tous les ans, monsieur.

Mr. Rioux: Not each year, sir.

M. Trudel: Quand le reçoivent-ils?

Mr. Trudel: When do they get it?

M. Rioux: Au sujet du montant accumulé par chaque employé, vous voulez dire?

Mr. Rioux: Do you mean with regard to the amount accumulated for each employee?

M. Trudel: Oui.

Mr. Trudel: Yes.

M. Rioux: Tous les ans.

Mr. Rioux: Each year.

[exte]

[Interprétation]

M. Trudel: Oui.

Mr. Trudel: Yes.

M. Rioux: Si vous souscrivez au 35 ou 59, vous avez état de compte tous les ans.

Mr. Rioux: If you subscribed to the 1935 or 1959 Plan, you do get a statement each year.

M. Trudel: Chaque employé?

Mr. Trudel: Each employee?

M. Rioux: Chaque employé.

Mr. Rioux: Each employee.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Mr. Trudel: Thank you Mr. Chairman.

M. Rioux: Si vous me le permettez je n'ai pas porté de preuves que la compagnie essayait de profiter de l'argent amassé. Votre question y fait une allusion. En versant l'argent, l'employé sait que la compagnie l'ajoute à son crédit. Par notre représentation d'aujourd'hui, nous ne voulons pas dire que la compagnie joue avec le fonds de pension. Nous voulons protester contre un système de pension suet, qui n'est pas négociable depuis 1907. Vous mettez avec moi que l'apprendre après 30 ans ou 50 ans, ce n'est pas normal. Si vous payez pour une chose et que vous ne savez pas 10 p. 100 de ce qui se passe, ce n'est pas normal.

Mr. Rioux: If you would allow me, I did not bring any evidence to try and prove that the company was trying to benefit from the accumulated money. Your question refers to this somehow. When the employee pays his contribution, he knows that the company adds it to his credit.

The purpose of the representation we are making today is not to say that the Company fools around with the money in the pension fund. We want to protest against a pension system which is antiquated and has not been negotiable since 1907. I am sure you will admit along with me that to find out about this 30 or 20 years later is not normal. If you pay for something and if you do not even know 10% of what is going on, that is not normal.

Une voix: Monsieur, le...

An hon. Member: Sir, the...

M. Rioux: Le plan n'était pas négociable, mais nous ne le savions pas; nous venons de l'apprendre après dix, quinze ou vingt ans.

Mr. Rioux: The plan was not negotiable, but we were not aware of it; we just learned that after 10, 15 or 20 years.

M. Trudel: Monsieur le président, j'espère que je n'ai pas laissé une fausse impression; je vous ai posé cette question parce que plusieurs compagnies ne disent rien à leurs employés, aucun renseignement ne leur est accessible.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I hope I have not left a false impression. I asked you that question, because several companies do not say anything to their employees, and no information is available to them.

M. Rioux: Je ne crois pas qu'aucun employé puisse dire que la compagnie joue à cache-cache avec l'argent. On ne met pas à la disposition du contributeur l'argent qu'il dépose. Tel n'est pas le motif de nos griefs, de nos protestations. Nous voulons faire valoir que notre pension est trop minime pour les cotisations versées; de plus, nous voulons que le plan devienne négociable.

Mr. Rioux: I do not think there is any employee who can say that the company is fooling around with the money and does not put the money which the contributor pays at his disposal. That is not the object of our grievance. We want to bring out the fact that our pension is too small for the amount of contributions we paid, and moreover, we want the plan to be negotiable.

Le président: Monsieur Guay.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Rioux, vous avez comparé 136 plans de pension qui existent avec le plan de 1935. Mais où se classe le plan de 1959 comparativement aux 136 autres plans?

Mr. Guay (Levis): Mr. Rioux, you compared the 1935 Plan with 136 existing plans. But, in comparison with the 136 other plans, where would you put the 1959 Plan?

[Text]

M. Rioux: Voici: D'après le plan de 1935, vous payez 5 p. 100 et d'après le plan de 1959, 6½ p. 100; avec le premier, vous pouvez payer 10 p. 100 mais la compagnie ne contribue qu'à raison de 5 p. 100.

Plusieurs employés ont l'impression que s'ils versent une contribution de 10 p. 100, leur pension doublera. Ce n'est pas vrai. Vous pouvez acheter une rente supplémentaire qui augmentera votre pension, mais je ne peux pas donner de chiffres parce que je ne les ai pas en main. La contribution est de 5 p. 100 dans un cas, et de 6½ p. 100 dans l'autre.

M. Guay (Lévis): Monsieur Rioux, ce n'est pas la question que je vous pose. Je connais pas mal votre problème, j'ai échangé énormément de correspondance avec M. Gagné, le secrétaire de votre syndicat, je pense. La question que je pose est celle-ci: où se classe le plan de 1959 parmi les 136 plans étudiés?

M. Rioux: Vous posez une question . . .

M. Guay (Lévis): Est-ce dans les premiers ou dans les derniers?

M. Rioux: Dans les derniers. Mais je ne connais pas les 136 plans qui ont été étudiés. C'est pourquoi je ne peux le classer précisément. Ces chiffres-là ne sont pas de moi mais de la compagnie. Monsieur Guay, je ne peux pas vous dire que le plan se classe 137^e ou le 1^{er}, mais honnêtement, je peux vous dire que l'ensemble du plan de pension du CN est le plus petit plan de pension au pays.

M. Guay (Lévis): Qu'on cesse donc de critiquer ces plans-là. Je pense que pour le Comité, l'important est d'essayer de trouver un tout nouveau plan, comme l'ont suggéré certains mémoires. On pourrait ainsi donner aux travailleurs la possibilité de racheter leur fonds de pension. Cela vous conviendrait-il?

M. Rioux: Absolument. Nous ne voulons qu'un plan de pension qui permette à l'employé quand il se retire d'avoir une pension au moins égale aux prestations du Service social, comme je l'ai dit tout à l'heure.

M. Guay (Lévis): Oui.

M. Rioux: Une enquête du Service social a montré qu'un couple d'assistés sociaux du Québec devait vivre avec \$215 par mois. Or l'employé qui a payé 5 p. 100 de son salaire pendant 25 ou 30 années retire moins que l'assisté social, qui, lui, n'a pas payé.

M. Guay (Lévis): Je ne veux pas me lancer dans cette voie, ce serait trop long, monsieur Rioux.

[Interpretation]

Mr. Rioux: Under the 1935 Plan, you pay 5 per cent, and under the 1959 Plan, you pay 6½ per cent. Under the 1935 Plan, you can pay 10 per cent, but the company wholly contributes 5 per cent.

A good many employees are under the impression that if they contribute 10 per cent their pension will be doubled. That is not true. It is possible to purchase an additional annuity which will increase your pension, but I cannot give any figures because I do not have them at hand. The contribution is 5 per cent in one case, and 6½ per cent in the other.

Mr. Guay (Levis): Mr. Rioux, that is not the question I am asking. Having corresponded quite extensively with Mr. Gagné who is, I believe, your Union's secretary, I am well acquainted with your problem. The question I am asking is: where would you put the 1959 Plan amongst the 136 plans which were studied?

Mr. Rioux: You are asking a question.

Mr. Guay (Levis): Is it among the first or the last?

Mr. Rioux: Among the last ones. But I am not familiar with the 136 plans which were studied. That is why I cannot give it a specific classification. Those figures are not mine but the company's. Mr. Guay, I cannot tell you what the plan can be classified as the 137 or the first, but honestly, I can tell you that the overall CN Pension Plan is the meanest one in Canada.

Mr. Guay (Levis): Then we should stop criticizing those plans. I think that, so far as the Committee is concerned, the important thing is to try and find an entirely new plan, as was suggested in some briefings. Thus, we could give the employee a chance to buy back their pension fund. Would you agree with that?

Mr. Rioux: Absolutely. All we want is a pension plan which would enable an employee, when he retires, to have a pension which is at least equal to Social Welfare payments, as I said a while ago.

Mr. Guay (Levis): Yes.

Mr. Rioux: According to a Social Welfare survey, a couple drawing social welfare in Quebec has to live on \$215 per month. An employee who has paid 5 per cent of his salaries for 25 or 30 years draws less than a man on welfare who has paid nothing.

Mr. Guay (Levis): I do not want to go into that because it would take too much time, Mr. Rioux.

[texte]

[Interprétation]

M. Rioux: Je comprends que c'est compliqué mais nous y avons fait allusion parce que la comparaison montre clairement que notre fonds de pension ne se compare pas à la pension que l'assisté social devrait tirer d'après une enquête du gouvernement.

M. Guay (Lévis): Je me demande pourquoi, monsieur Rioux, aucune association n'a demandé au Comité de faire en sorte que le CN institue un nouveau plan à partir de 1970, 71 ou 72. Ce plan de pension devrait tenir compte des aspirations de chacun. Cette manière de procéder réglerait au moins le problème de ceux qui sont présentement employés. Pour ceux qui sont à leur retraite, qu'on trouve d'autres solutions.

M. Rioux: Monsieur Guay, il faudrait se comprendre. D'abord, le plan de pension du Canadien National n'est pas négociable depuis 1907, on l'a dit tout à l'heure. Logiquement, notre première demande est de le rendre négociable. Deuxièmement, qu'il soit intégré au contrat de travail. Ensuite nous pourrions aller à la table de négociation, pour dire que notre plan n'est pas convenable puis, du côté du Syndicat comme du côté de la compagnie, chercher un plan qui donnerait à tout le monde une pension raisonnable.

M. Guay (Lévis): Là-dessus, on ne s'entend pas complètement, je pense, et les membres du Comité, comme moi, sont incertains sur la procédure à suivre pour faire des recommandations. Des associations qui présentent des milliers d'employés de chemins de fer nous disent qu'elles ne tiennent pas à ce que leur plan soit négociable. D'autres viennent nous dire de le rendre négociable. Il me semble pas y avoir de consensus là-dessus.

M. Rioux: Si mes renseignements sont exacts près de 90 p. 100 des employés désirent que le plan devienne négociable et qu'il soit intégré au contrat de travail; deuxièmement, ...

Le président: Est-ce 90 p. 100 des membres de votre association ou bien des membres de toutes les autres associations?

M. Rioux: Des membres de toutes les associations.

M. Guay (Lévis): Je pourrais vérifier mais je ne veux pas citer l'association qui est venue hier; j'ai moi-même posé des questions.

M. Rioux: Il peut arriver à un membre de ...

M. Guay (Lévis): Elle représentait plusieurs milliers d'employés. M. Skoberg a lui aussi posé la question, et

Mr. Rioux: I know that this is a complicated matter, but we alluded to it because the comparison clearly shows that our pension fund does not compare with the pension that a man on welfare should have, according to a survey made by the Government.

Mr. Guay (Levis): Mr. Rioux, I wonder why none of the associations asked the Committee to see to it that the CN would establish a new pension plan in 1970, 1971 or 1972. That pension plan should take into account the aspirations of all employees. By proceeding in that manner, the problem of all those who are presently employed would be solved. And for those who are retired, we should find other solutions.

Mr. Rioux: Mr. Guay, in the first place, the Canadian National Pension Plan has not been negotiable since 1907, as we said a while ago.

Logically, our first request is to make it negotiable. Secondly, it must be made part of the collective agreement. Then we could sit down at the bargaining table and say that we do not agree with our plan and then, but the union and the company representatives can bargain to establish a plan that would give everyone a reasonable pension.

Mr. Guay (Levis): I think that we do not agree completely on this and the members of the Committee, along with myself, are uncertain as to the way we should proceed in our recommendations. Representatives from associations representing thousands of railway workers have told us that they do not ask for it to be negotiable. Whereas others have told us that they want it to be negotiable. Therefore, there does not seem to be any consensus on this matter.

Mr. Rioux: If my information is correct, almost 90 per cent of the employees want the plan to be negotiable and to be made part of the work contract. Secondly ...

The Chairman: Is it 90 per cent of the members of your association or of the members of all the other associations?

Mr. Rioux: Of the members of all the associations.

Mr. Guay (Levis): I could check, but I do not want to mention the association which appeared before us yesterday, I put some questions myself.

Mr. Rioux: There might be a member who ...

Mr. Guay (Lévis): That association represented several thousands employees. Mr. Skoberg also asked

[Text]

ils ont bel et bien affirmé qu'ils ne tenaient pas à ce que le plan soit négociable.

M. Rioux: Monsieur Guay . . .

M. Guay (Lévis): Nous allons évidemment relire les comptes rendus avant de faire notre rapport.

M. Rioux: Il est impossible de changer le plan de pension, sans qu'il devienne négociable, monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Oui. Un mémoire soulignait qu'il n'est pas besoin de passer par les législatures, que les associations peuvent tout simplement discuter avec le CN, et ce selon l'avis des avocats qui avaient été consultés. Nous avons insisté là-dessus.

M. Rioux: Si les membres que je représente . . .

M. Guay (Lévis): La chose m'a étonné, et c'est pourquoi je vous pose la question. Je suis au courant du problème parce que j'ai déjà échangé de la correspondance à ce sujet.

Le président: Le mémoire dont on parle est celui de CBRT . . .

M. Rioux: Nous représentons l'Union des transports unifiés, et l'ensemble de nos membres que je représente, comme l'ensemble des membres du syndicat, désire que le plan devienne négociable. Je ne parle pas des membres d'autres unions, je parle pour l'UTU.

M. Guay (Lévis): J'ai rencontré, lors de plusieurs assemblées, vos syndiqués comme ceux d'autres associations présentes dans mon comté; il y en a au-delà 1,200 qui sont, soit à leur pension, soit employés actuels; or il y avait un consensus: la majorité voulait que le plan de pension devienne négociable.

M. Rioux: Je comprends, les employés de chemins de fer sont représentés par quinze ou vingt syndicats. Aujourd'hui, je parle au nom de l'UTU; un autre a parlé au nom de la CBRT. Les membres que je représente demandent que le plan devienne négociable.

M. Guay (Lévis): Une autre question, monsieur Rioux. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de rencontres ou de consultations entre les syndicats avant que vous veniez devant le Comité? D'un mémoire à l'autre il y a des contradictions. Je pense que tous les membres du Comité sont unanimes là-dessus, nous aurions aimé

[Interpretation]

the question and they insisted that this plan should not be made negotiable.

Mr. Rioux: Mr. Guay . . .

Mr. Guay (Lévis): Naturally, we shall reread minutes of proceedings and evidence before drafting our report.

Mr. Rioux: It is impossible to change the pension plan unless it becomes negotiable, Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Yes. According to one brief it was not necessarily to go through legislation because various associations could simply discuss the matter with CN. That was the opinion given by the lawyers who are consulted. We stressed that point.

Mr. Rioux: If the members I represent . . .

Mr. Guay (Lévis): I was surprised at that and that's why I put the question to you. I am aware of the problem, because I have already exchanged correspondence on that matter.

The Chairman: The brief we are talking about is that of the CBRT . . .

Mr. Rioux: We represent the United Transporters Union, and the members I represent as a whole, along with the union members as a whole, want the plan to be negotiable. I am not talking about members of other unions, I am talking about the UTU.

Mr. Guay (Lévis): During a number of meetings we have met your union members along with members of other associations in my riding. More than 1,200 of them are either retired or presently employed. They have reached a consensus, and the majority wants the pension plan to be negotiable.

Mr. Rioux: I understand. The railway employees are represented by 15 or 20 unions. Today, I am talking on behalf of the UTU; another member has spoken on behalf of the CBRT. The members I represent request that the plan be negotiable.

Mr. Guay (Lévis): I have another question, Mr. Rioux, why were there no meetings or consultations among the unions before appearing before the Committee? The briefs are contradictory. I feel that all the Committee members are unanimous in that they would have liked to have been presented with a single

[te]

[Interprétation]

ir une seule idée disant: les employés de chemins
er comme les retraités veulent telle chose.

approach telling us that the railway employees along
with the retired personnel want to have this or that
specific plan.

. Rioux: Monsieur Guay, la perfection, n'est pas de
monde, c'est tout ce que je peux vous répondre.
t le monde sait que le plan de pension est mauvais;
s travaillons pour l'améliorer. Il n'est pas négocia-
ble. Il faut travailler pour le rendre négociable. C'est
notre demande.

Mr. Rioux: Mr. Guay, all I can answer is that
perfection does not exist in this world. Everyone
knows that the pension plan is no good, and we are
trying to improve it. It is not negotiable? All right,
then we must work to make it negotiable. That is our
request.

. Guay (Lévis): Et c'est la mienne aussi d'ailleurs,
Monsieur Rioux. Ça fait des années que je me bats
pour ça. Vous devez certainement avoir de la corres-
pondance à ce sujet. J'en ai échangé avec votre
association.

Mr. Guay (Lévis): And that is also mine, Mr. Rioux.
I have been fighting for this for years. I am sure you
must have letters from me on that subject in your
files. I have exchanged correspondence with your
association.

. Rioux: Je ne parle pas pour les autres asso-
ciations, je parle pour l'UTU.

Mr. Rioux: I am not talking for the other associa-
tions. I am talking for the UTU.

. Guay (Lévis): Mais c'est aussi mon opinion.

Mr. Guay (Lévis): That is also my opinion.

. Rioux: Une opinion, ça ne change pas.

Mr. Rioux: But opinions have not changed anything.

. Guay (Lévis): Très bien, monsieur Rioux. Merci.

Mr. Guay (Lévis): Very well, Mr. Rioux. Thank you.

le président: Monsieur Thomas.

The Chairman: Mr. Thomas.

620

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman and Mr.
Roux, most of the other unions have suggested the
setting up of a pension board which would have equal
representation between the company and the unions.
My understanding of their proposals is that this
pension board would make the decisions as to the type
of pensions, the changes in the pension plan, and so
on. You are suggesting that pensions be completely
negotiable and that the pension plan be a subject of
collective bargaining.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, mon-
sieur Rioux, la plupart des autres syndicats ont suggéré
la création d'une commission paritaire des pensions.
D'après ce que j'ai compris, cette commission aurait
toute latitude pour choisir le type de pensions ou
modifier le régime, etc... A notre avis, le régime de
pension doit faire l'objet de négociations collectives.

If this were the case, what function would the
pension board perform then, what would be left for
the union?

Mais dans ce cas, quel serait le rôle de la Commission
de pensions?

Mr. Rioux: If the plan ever becomes negotiable you
will have to have a committee which represents both the
union and the employer. Before this committee was
set up, it was represented by three members of the
union and four members of the company. If the plan
ever becomes negotiable we want four union repre-
sentatives and four company representatives plus one
retired member. The reason for this if they come to a
vote and you have four representatives on each side:
the union representatives vote for the union, the
representatives of the company vote for the company,
and the arbitrator votes for the company. Do you

Mr. Rioux: Si de telles négociations voient le jour, il
faudra bien un comité qui représentera à la fois le
syndicat et les employés.

A présent, la Commission se compose de trois
membres du syndicat et de quatre membres de la
compagnie. Dans la mesure où il sera possible de
négocier le régime des pensions, nous voulons quatre
représentants du syndicat, quatre représentants de la
compagnie plus un retraité. Dans le cas d'un vote par
exemple, les représentants de la compagnie voteront
pour la compagnie, les délégués syndicaux pour leur

[Text]

follow me? If you have a retired member there, it will complicate the situation but the situation was difficult enough before when there were three union members represented, and four company members represented at the bargaining table. We never had the opportunity to say a word.

The Chairman: Just a moment, please, Mr. Thomas.

Mr. Rioux: I understand a few words of English. I am working on a freight train between Campbellton to Mont-Joli. I do not have the education and I do not want to compromise myself in some misunderstanding.

Mr. Thomas (Moncton): No, I appreciate that Mr. Rioux. I cannot quite get the significance of the difference you are proposing. I realize the union has no real say because they are outnumbered and, therefore, they are going to be outvoted every time. You seem to be suggesting the pensions will become as completely negotiable as your wage contract or any other benefits of your employment. I cannot quite see the functions of the pension board. Will they do the actual bargaining, will they be the bargaining agents, or will they be an administrative board to administer the agreement after it is hammered out?

Le président: Monsieur Rioux, vous pouvez répondre en français si vous voulez.

M. Rioux: Nous avons aujourd'hui des représentants qui siègent à la table de négociations et qu'on appelle l'Association des *General Chairmen*; ce sont des représentants généraux qui discutent du contrat de travail. Si le régime de pension devient négociable, ce sont eux, les représentants généraux, qui en discuteraient tout comme ils discutent du contrat de travail, des conditions de travail.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Rioux, how would the representatives of a union be chosen for that board? We have had suggestions from the UTU, from the General Chairman that it must be someone of the rank of general chairman and above. Talking to railway people I have the distinct impression that the rank and file union member is not too happy with the representation he has been getting from the General Chairman. Do you agree that your union representative should be of the rank of general chairman or above, or can the rank and file of unions be represented?

M. Rioux: Comme je le disais à M. Guay tout à l'heure, la perfection n'est pas de ce monde, les

[Interpretation]

syndicat et l'arbitre pour la compagnie, vous suivez? S'il y a un retraité cela compliquera la situation; elle était déjà assez compliquée comme ça. Comme il n'y avait que trois délégués syndicaux contre quatre représentants de la compagnie, nous n'avons jamais pu dire notre mot.

Le président: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Thomas.

M. Rioux: Je ne comprends que quelques mots d'anglais; je travaille sur un train de marchandises entre Campbellton et Mont-Joli. Je n'ai jamais fait d'études et je ne veux pas me compromettre à cause d'un malentendu.

M. Thomas (Moncton): Je vous en suis reconnaissant. Je ne sais pas très bien la différence que vous faites. Je sais bien que le syndicat ne peut pas avoir grand chose puisqu'il est en minorité et qu'il sera battu à chaque vote. Vous voudriez, semble-t-il, que la pension soit complètement négociable à l'instar de votre contrat de travail, de votre salaire et des diverses conditions d'emploi. Je ne vois pas quel serait le rôle de la Commission des pensions. Est-ce qu'elle mène les négociations ou bien est-ce qu'il s'agirait d'une commission administrative chargée de la mise en place de l'accord une fois négocié?

The Chairman: You may reply in French if you wish.

Mr. Rioux: Today we have several representatives at the bargaining table. We call them the General Chairmen's Association. If the pension plan becomes negotiable, they will discuss it in the same way as they discuss wage contracts and other benefits of employment.

Mr. Thomas (Moncton): Monsieur Rioux, comment choisira-t-on les représentants syndicaux qui siègeront à la Commission? L'UTU et les représentants généraux ont proposé que les délégués soient au moins au niveau d'un représentant général. J'ai parlé aux cheminotistes j'ai l'impression que les syndiqués de la base sont insatisfaits de la façon dont les délégués généraux sont représentés. A votre avis, faut-il que vos délégués syndicaux soient au niveau d'un représentant général? Ou bien faut-il que les syndicats soient représentés à la base?

Mr. Rioux: As I told Mr. Guay, perfection is not our world. The general chairmen like everybody else

[texte]

[Interprétation]

représentants généraux ont pu commettre des erreurs dans le passé, mais je sais qu'à la table des négociations c'est une partie de leur travail et ils représentent les intérêts indiqués à la table des négociations.

might have made mistakes but it is part of their job to discuss at the bargaining table since they represent the unions.

1625

Mr. Thomas (Moncton): So you would go along with the suggestion that the representatives of the union be of the rank of general chairman or above.

M. Thomas (Moncton): Vous estimez par conséquent que les délégués syndicaux doivent être au niveau des représentants généraux?

M. Rioux: Je pense que les représentants généraux peuvent nous représenter à la table des négociations pour discuter, soit du contrat de travail, soit du régime de retraite, si celui-ci devient négociable et intégré au contrat de travail.

Mr. Rioux: I believe the general chairmen can represent us to discuss either the wage contract on the pension plan if it ever becomes negotiable and even part of the contract.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, Mr. Rioux, in your brief you referred to the retired pensioners. I believe you suggested their pensions should be adjusted on a similar basis to the recent adjustment in the Civil Service pensions, that is a cost-of-living allowance should be granted to them to take care of the advanced cost of living. Would the money to finance this come from the Pension Fund or what is your suggestion? Where would that money be found?

M. Thomas (Moncton): Dans votre mémoire, vous parlez des retraités. Vous proposez un rajustement de leur pension, analogue à celui qui vient d'être fait dans la fonction publique. Cela revient à leur accorder un supplément de prestation, aligné sur la hausse du coût de la vie. Est-ce que cette prestation supplémentaire serait versée à même la caisse de retraite? Comment la financerait-on?

M. Rioux: Si jamais le régime des pensions devient négociable, il sera négocié à la table de négociations, tout comme le contrat de travail, ce qui ne nécessitera aucune dépense supplémentaire, car tout sera discuté en même temps.

Mr. Rioux: Should the pension plan become negotiable, it would be discussed at the bargaining table in the same way and at the same time as the wage contract. Therefore there would not be any extra cost involved.

Mr. Thomas (Moncton): This would apply to the retired pensioner also. A final question then, Mr. Rioux. What are your suggestions for financing your proposals? Are you suggesting that the extra cost of your proposals can be paid for out of the Pension Fund as it exists at present or would there have to be increased contributions by the Company or the employee or by both?

M. Thomas (Moncton): Cela s'appliquerait également aux retraités, n'est-ce pas? Une dernière question monsieur Rioux. Comment financerait-on la mise en place de vos propositions? Est-ce que les frais supplémentaires qu'elles occasionneront pourront être payés à même la caisse de retraite telle qu'elle existe ou bien faudra-t-il augmenter le montant des cotisations, soit de la part des employés, soit de la part de l'employeur ou des deux à la fois?

M. Rioux: Je ne suis pas comptable, mais je pense qu'il n'y aurait pas de dépenses additionnelles, parce que le régime des pensions serait négocié en même temps que les conditions de travail, s'il était intégré, ce qui ne nécessiterait aucune entrevue supplémentaire. Il n'y aurait aucune somme d'argent supplémentaire prise à même la caisse de retraite.

Mr. Rioux: I am not an accountant. However I do not think there would be any extra cost because the pension plan would be discussed at the bargaining table at the same time as the wage contract.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Portelance.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Rioux, j'aimerais revenir brièvement au comité

Mr. Portelance: Thank you Mr. Chairman. Mr. Rioux, I should like to come back to the committee

[Text]

[Interpretation]

qui serait composé de quatre membres. Je crois que vous mentionnez aussi qu'il y aurait un des membres qui représenterait les personnes déjà pensionnées, ce qui veut dire qu'il y en aurait tout de même trois qui représenteraient les syndicats. Or, il y a dix-sept unions différentes au National Canadien; si c'est exact, laquelle serait habilitée à représenter les employés?

which would comprise four members. One of 1 members, I believe, would represent the reti pensioners and three would still represent the unio There are 17 different unions within the CNR. Wh union out of the 17 would represent the employee

M. Rioux: Ordinairement, l'Association des représentants généraux délègue des membres pour discuter des régimes de retraite; cela ne veut pas dire que s'il y a dix-sept unions, elles seront toutes représentées. On élit des membres parmi les représentants généraux que les unions délèguent au comité de pensions.

Mr. Rioux: Normally the General Chairmen's Association send representatives to discuss the pensi plans. This does not mean that the 17 unions will be represented. Members are elected among gene chairmen to represent the various unions at 1 Pension Board.

M. Portelance: Ce qui veut dire qu'ils peuvent venir des différentes . . .

Mr. Portelance: They come from the various . . .

M. Rioux: Différentes organisations ou différents syndicats.

Mr. Rioux: From the various organizations unions.

M. Portelance: Pas nécessairement de la plus forte organisation?

Mr. Portelance: Not necessarily from the strong ones.

M. Rioux: Non, absolument pas.

Mr. Rioux: Not necessarily.

M. Portelance: Je reviens au tableau que vous nous avez remis, et je vois qu'un M. Côté, de Rivière-du-Loup, aurait payé au fonds cumulatif une somme de \$13,040.85. Dans son cas, quel montant recevra-t-il ou doit-il recevoir?

Mr. Portelance: Let us revert to the chart. It gives the example here of a Mr. Côté from Rivière-du-Lo who has contributed \$13,040.85 to the Fund. Ho much will he received when he retires?

M. Rioux: Vous me poser là une question assez embarrassante, parce que je ne peux pas vous dire quel montant il va recevoir. Si je prends en exemple le cas d'un employé qui est à peu près dans la même situation que M. Côté et qui va se retirer en novembre, je peux vous dire que le montant qu'il va recevoir en novembre sera de \$167.00.

Mr. Rioux: This is an embarrassing question. cannot tell you the amount he will get. If we take t example of an employee in the same situation as M Côté who retires in November, he will then get \$1 in November.

M. Portelance: Dans son cas, cela sera environ \$167.00 par mois?

Mr. Portelance: In this case, it would be about \$10 per month.

M. Rioux: \$167.00 par mois.

Mr. Rioux: \$167 per month.

M. Portelance: Et c'est à l'âge de 65 ans?

Mr. Portelance: And this is at the age of 65.

M. Rioux: 65 ans.

Mr. Rioux: At 65.

M. Portelance: Maintenant, dans votre mémoire, vous recommandez aussi que dans le cas des employés recevant une pension, que leur montant soit exclu de la pension . . .

Mr. Portelance: One of your recommendations that in the case of punished employees, the pensi returns be deducted from . . .

M. Rioux: Régime des rentes du Québec.

Mr. Rioux: From the Quebec pension plan.

[Texte]

[Interprétation]

M. Portelance: ... du Régime des rentes du Québec
du Régime des pensions du Canada.

Mr. Portelance: From the Quebec pension plan or the federal pension plan. Do you know any employee who are now pensioned under the same conditions?

1630

Est-ce que vous connaissez présentement des employés qui reçoivent des pensions dans des conditions semblables?

M. Rioux: Je connais des employés retraités du CN qui ont intégré le régime de rentes du Québec à leur régime de pension pour augmenter leur pension. Si le type avait droit à \$160, avec la pension de vieillesse de \$75 cela fera \$235. Ainsi il augmente la pension avec la pension de vieillesse anticipée.

Mr. Rioux: I know CN retired employees who have integrated the Old Age Pension to the pension plan in order to increase their pension. Suppose the man was entitled to \$160, he will get \$75 extra through the Old Age pension, that is \$235. Thus, he increases the pension with the anticipated Old Age Pension.

M. Portelance: C'est très bien que les employés aient \$100 par année de service admissible pour les 5 meilleurs salaires annuels mais est-ce que le régime des employés à la Fonction publique leur permet de toucher les deux pensions?

Mr. Portelance: It is all very well for employees to have 2 per cent per year based on the five best paid years. However, can civil servants accumulate both pensions?

M. Rioux: D'après le dernier livre reçu de la Fonction publique, un employé de la Fonction publique qui compte 35 années de service et qui gagne seulement \$5,000 par année, retirera après 35 ans de service, \$3,150, ce qui fera une pension d'environ \$262.50. C'est la pension qu'il recevra de la Fonction publique.

Mr. Rioux: According to the last book from the Civil Service, a civil servant with 35 year service and who only earns \$5,000 a year, after 35 year service will draw \$3,150 which gives a pension of about \$262.50. This is the pension he will get from the Civil Service.

M. Portelance: Oui.

Mr. Portelance: Yes.

M. Rioux: Le même employé qui travaillerait au CNR et qui gagnerait \$5,000 retirerait après 35 ans de service moins de \$175 par mois.

Mr. Rioux: The same employee working for the C.N.R. and earning \$5,000 would draw, after 35 year service, less than \$175 a year.

M. Portelance: Le fonctionnaire retirera en plus le régime des rentes.

Mr. Portelance: The Civil Servant will also draw the pension plan.

M. Rioux: Absolument.

Mr. Rioux: Absolutely.

M. Portelance: La caisse de retraite du Canada. Je crois que cela répond à mes questions. Merci.

Mr. Portelance: Canada pension plan. I believe this answers my question.

Le président: Monsieur Guay.

The Chairman: Mr. Guay?

M. Guay (Lévis): Lorsque les membres du Comité auront entendu tous les témoins, je me demande si on ne pourrait pas conclure qu'on peut intégrer dans une convention collective la négociation du régime de pension. Est-ce que les syndicats, du moins le vôtre, seraient heureux que nous recommandions que vous soyez représentés à part égale à la Commission canadienne des pensions où vous auriez toute la latitude nécessaire pour discuter de ces questions?

Mr. Guay (Lévis): When the Committee has heard all witnesses, I wonder whether we could not reach the following conclusion: that we should integrate in a collective agreement the bargaining of the pension plan. Would unions, at least yours appreciate that we recommend that you be represented on an equal status in the Canada Pension Board and then you could really discuss all these points?

[Text]

[Interpretation]

M. Rioux: Monsieur Guay, par part égale, vous voulez dire 4 membres du syndicat et 4 membres de la compagnie?

Mr. Rioux: When you say equal status, you mean four union members and four company members?

M. Guay (Lévis): Oui.

Mr. Guay (Lévis): Yes.

M. Rioux: Et un président indépendant?

Mr. Rioux: And an independent president?

M. Guay (Lévis): Justement.

Mr. Guay: Exactly.

M. Rioux: Voilà justement le danger. S'il y a 4 représentants du syndicat et 4 de la compagnie, qui votent chacun pour leur parti, on sait où va l'arbitrage: on perd dans 99 p. 100 des cas.

Mr. Rioux: That is the danger. If four union members, four company members, vote each for their party, we know where arbitration goes. We lose in 95 per cent of the cases.

M. Guay (Lévis): Il ne s'agit pas de nommer un arbitre, mais un président, un neuvième membre qui serait tout à fait indépendant, qui voterait s'il y avait égalité. Il serait indépendant de la compagnie et du syndicat.

Mr. Guay (Lévis): I am not talking about nominating an arbitrator, but a chairman, a ninth member who would be completely independent and who would vote when there would be equality. He would be independent both from the company and the union.

M. Rioux: Qui serait indépendant de la compagnie et du syndicat?

Mr. Rioux: Who would be independent from the company and from the union?

M. Guay (Lévis): Oui.

Mr. Guay (Lévis): Yes.

M. Rioux: C'est un gros mot ça «tout à fait indépendant».

Mr. Rioux: This is a big word, completely independent.

M. Guay (Lévis): Ah bien, qui peut être indépendant dans la vie, en fait. C'est pire que les Péquistes au Québec...

Mr. Guay (Lévis): Who can be independent in life, is worse than "Péquistes" in Québec...

M. Rioux: On dit: «Chat échaudé craint l'eau froide». C'est un peu ce qui nous arrive.

Mr. Rioux: One says: Once bitten twice shy. That is about what is happening to us.

M. Guay (Lévis): Il y a seulement que des Péquistes au Québec, monsieur...

Mr. Guay (Lévis): There are only "Péquistes" in Quebec, Sir...

Le président: Monsieur Turner.

Mr. Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Rioux, are you with the United Transportation Union?

M. Turner (London-East): Vous faites partie du Syndicat des travailleurs unis du transport, n'est-ce pas, monsieur Rioux?

Mr. Rioux: Yes.

Mr. Rioux: Oui.

Mr. Turner (London East): Are you the President of local 701?

M. Turner (London-East): Êtes-vous président de la section locale 701?

Mr. Rioux: Yes, I am a grievance committee representative.

Mr. Rioux: Oui. Je suis représentant du Comité des griefs.

Mr. Turner (London East): So therefore you are a local chairman. Now prior to the formation of the United Transportation Union, did you belong to the Brotherhood of Railway Trainmen?

M. Turner (London-East): Alors, vous êtes donc un président local. Avant la formation du Syndicat des travailleurs unis du transport, est-ce que vous faisiez partie de la Brotherhood of Railway Trainmen?

exte]

[Interprétation]

Mr. Rioux: Yes.

Mr. Rioux: Oui.

Mr. Turner (London East): For how many years?

M. Turner (London-Est): Depuis combien d'années?

The Chairman: Give him a chance to answer.

Le président: Laissez-le répondre.

M. Rioux: Oui.

M. Rioux: Oui.

Mr. Turner (London East): 1941. Is that when you joined on the Canadian National?

M. Turner (London-Est): 1941. Est-ce lorsque vous êtes entré au service du CN?

M. Rioux: Depuis 1941.

Mr. Rioux: Since 1941.

Mr. Turner (London East): So you have approximately 30 years service with the Canadian National.

M. Turner (London-Est): Vous avez donc environ 30 ans de service au CN.

Mr. Rioux: Yes, sir.

M. Rioux: Oui, monsieur.

Mr. Turner (London East): During your connections with the Brotherhood of Railway Trainmen, of which you are a local chairman, has the subject of pensions ever been brought up in your local and sent to the general grievance committee or the General Chairmen's Association?

M. Turner (London-Est): Pendant votre affiliation à la Brotherhood of Railway Trainmen dont vous êtes président local, est-ce que la question des pensions a été soulevée à votre local et transmise au comité général des griefs ou à l'association des présidents généraux à ce sujet?

M. Rioux: J'ai commencé à écrire au sujet de la pension en 1946. La première lettre que j'ai écrite était adressée à la gare Union, casier postal 21 à Toronto, en 1946. J'ai toujours continué à écrire depuis.

Mr. Rioux: I started writing about the pension in 1946. The first letter written was to Union Station, P.O. Box 21, Toronto in 1946. I always continued writing. Today if we go to the permanent Transport and Communications Committee it is that the results we obtained were not satisfactory. It might be felt we were working on a too individual basis. But since 1946 I have been dealing with the case of pensions.

Si nous nous présentons aujourd'hui au Comité permanent des transports et des communications, c'est que les résultats obtenus n'étaient pas satisfaisants. Il a semblé à certains moments qu'on travaillait trop individuellement, mais depuis 1946, je m'occupe de la question des pensions.

1635

Mr. Turner (London East): As the local chairman of your local do you attend the general grievance committee meetings?

M. Turner (London-Est): A titre de président local de votre section locale assistez-vous aux réunions du comité général des griefs?

M. Rioux: J'assiste aux assemblées du Comité des griefs et aux rencontres du sous-comité législatif à Québec tous les 4 ans. A chaque rencontre, j'ai soulevé la question des pensions.

Mr. Rioux: I attend meetings of the grievance committee and meetings of the legislative subcommittee in Quebec every four years. At each meeting I always brought up the question of pensions.

Mr. Turner (London East): From there it went to the General Chairmen's Association?

M. Turner (London-Est): Et alors de là, on l'a transmise à l'Association des présidents généraux?

M. Rioux: Absolument, monsieur.

Mr. Rioux: Yes, sir.

Mr. Turner (London East): And the General Chairmen's Association presented it to the Pension Board of the CNR and this is where it was outvoted.

M. Turner (London Est): Et l'Association des présidents généraux l'a présentée à la Commission des pensions du CN et c'est là justement que le vote a été défait?

[Text]

[Interpretation]

M. Rioux: Je peux en déduire . . .

Mr. Rioux: I can conclude from this . . .

Mr. Turner (London East): You say you represent 78 employees; is this the former local of the Brotherhood of Railway Trainmen in Mont-Joli?

M. Turner (London Est): Vous dites que vous représentez 78 employés; est-ce tout simplement l'ancien local de la Brotherhood of Railway Trainmen à Mont Joli?

M. Rioux: C'est l'ancienne et la nouvelle succursale. Aujourd'hui, il n'y a qu'une succursale syndicale.

Mr. Rioux: It is the old and the new local. Today there is only one local.

Mr. Turner (London East): Did you have meetings in Mont Joli with the engineers, the firemen, the yardmen, the non-ops?

M. Turner (London Est): Avez-vous eu des réunions à Mont Joli avec les mécaniciens, les chauffeurs, les hommes de cour et les sédentaires?

M. Rioux: Je dois vous dire, monsieur, que Mont-Joli est un très petit terminus et que les mécaniciens et les ingénieurs n'ont pas de comité local à Mont-Joli. Je représente les hommes de cour et les hommes de trains. À chaque rencontre sur le plan local, nous avons discuté des questions de pensions, depuis le nombre d'années que j'ai mentionné tout à l'heure . . .

Mr. Rioux: I must tell you that at Mont Joli we have a very small terminal and that the engineers do not have any local committee in Mont Joli. I represent yardmen and trainmen. At each meeting at a local level we discussed these questions of pension and have for the number of years that I mentioned a little while ago . . .

Mr. Turner (London East): It is also true that in trying to organize a meeting with railroad men, because they work on a 24-hour basis, approximately one-third are working, one-third are sleeping and the others go to the meeting. Is that so?

M. Turner (London Est): Il est vrai aussi que pour essayer d'organiser une réunion avec les cheminots, fait qu'ils travaillent sur une base de 24 heures par jour, environ le tiers travaille, le tiers dort et les autres évidemment assistent aux assemblées, n'est-ce pas?

M. Rioux: Celui qui connaît des questions syndicales sait que pour tenir une assemblée, il faut la présence de cinq membres. À chaque assemblée mensuelle, nous avons été assez chanceux d'avoir au moins cinq membres et souvent plus.

Mr. Rioux: Anyone who is aware of union work knows that to hold a meeting we need a quorum of five members. At each monthly meeting we were rather lucky to have five members and often more.

Mr. Turner (London East): On the railroad it is pretty hard to have a general membership meeting in your terminal with everybody there; it is practically impossible.

M. Turner (London-Est): Aux chemins de fer, il est très difficile d'avoir une assemblée générale et d'avoir tout le monde à votre terminus; c'est pratiquement impossible n'est-ce pas?

M. Rioux: C'est impossible parce que les cheminots de Mont-Joli travaillent entre Lévis et Campbellton sur trois trains de voyageurs; entre Rivière-du-Loup et Campbellton sur le train de marchandises, entre Edmundston, St-Léonard et Campbellton sur le train de marchandises également.

Mr. Rioux: Yes it is impossible because the Mont Joli trainmen work between Mont Joli and Campbellton on the passenger run; between Rivière-du-Loup and Campbellton on the freight run; between St-Léonard and Campbellton on the freight run too.

Mr. Turner (London East): There is a difference of service on the Canadian National and all railroads; there is what you call the non-ops and the running crews. Naturally there is a difference in pay because the running crews work on a mileage basis and they also work longer hours. Is this correct?

M. Turner (London-Est): Il y a une différence de service au National Canadien et aux autres chemins de fer. Vous avez les sédentaires et le service roulant. Évidemment, il y a une différence de salaire parce que l'équipe du service roulant est payée au mille et les heures de travail sont plus longues n'est-ce pas?

M. Rioux: Les cheminots sont rémunérés au mille.

Mr. Rioux: Yes, trainmen work on a mileage basis.

Mr. Turner (London East): The non-ops receive the lowest pension in most cases.

M. Turner (London-Est): Les sédentaires reçoivent la pension la moins élevée dans la plupart des cas.

[Texte]

[Interprétation]

M. Rioux: Les sédentaires participent à un fonds de pension tout comme nous.

Mr. Rioux: The non-ops belong to a pension plan just like we do.

Mr. Turner (London East): But their pension does not compare with the running crews does it, so far as monthly payments?

M. Turner (London-Est): Mais leur pension ne se compare pas à celle du service roulant en ce qui concerne les paiements mensuels?

M. Rioux: C'est très facile à comprendre parce que si vous gagnez \$8,000 par année, 5 p. 100 des salaire, soit \$400 va à la caisse de retraite. Si vous en gagnez \$5,000, 5 p. 100 du salaire, soit \$250 ira à la caisse de retraite. Il y a donc entre les sédentaires et les cheminots une différence de pension attribuable à la différence de salaire qui dépend du nombre d'heures de travail. Les sédentaires travaillent 40 heures par semaine, mais pour les cheminots, les heures sont plus longues.

Mr. Rioux: It is very easy to understand because if you earn \$8,000 and pay 5 per cent of the salary, that is \$400 to the pension fund. If you earn \$5,000, 5 p. 100 of the salary, that is \$250 will go to the pension fund. Therefore, there is between the non-ops and the trainmen a difference of pension fund, because of the difference in salary due to the number of hours of work. The non-ops work 40 hours a week but running crews have longer working hours.

Mr. Turner (London East): There are approximately 1,000 employees on pension in the Canadian National Railway. So far as labour is concerned, do you believe one of the members of the Pension Board should be a pensioner?

M. Turner (London Est): Il y a environ 31,000 employés retraités aux chemins de fer Nationaux. Pour ce qui est du syndicalisme croyez-vous qu'un des membres de la Commission des pensions devrait être un retraité?

M. Rioux: Oui, je le crois.

Mr. Rioux: Yes, I do believe so.

1640

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

M. Turner (London Est): Merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Portelance.

Le président: M. Portelance.

M. Portelance: Au sujet de M. Côté, que faisait-il au CN?

Mr. Portelance: What was M. Côté doing in the CN?

M. Rioux: Il a commencé comme aide-mécanicien, et il est aujourd'hui ingénieur.

Mr. Rioux: He was a mechanics help. Today he is an engineer.

M. Portelance: Il est ingénieur. J'ai ici un tableau des pensions mensuelles et des contributions et je voulais le situer. Dans votre cas est-ce que vous contribuez au fonds de pension de 1959?

Mr. Portelance: Yes. I have here a schedule of monthly pension rates and contributions. I wanted to know his position. Do you contribute to the 1959 pension fund?

M. Rioux: Oui, monsieur.

Mr. Rioux: Yes, sir.

M. Portelance: Est-ce que vous avez contribué à celui de 1935?

Mr. Portelance: Did you contribute to that of 1935?

M. Rioux: Auparavant j'y contribuais, et le 15 décembre 1953 j'ai changé pour celui de 1959.

Mr. Rioux: Yes, I did formerly but, on December 15, 1953, I changed over for the '59 plan.

M. Portelance: Vous avez dit plus tôt que d'autres personnes n'ont pas changé.

Mr. Portelance: You say, you changed. You mentioned a little while ago that some people did not.

M. Rioux: Oui, à cause d'un manque de renseignements. Les gens qui étaient chargés de nous

Mr. Rioux: Yes, because of a lack of information. People who were delegated at the time to supply the

[Text]

[Interpretation]

renseigner n'en savaient pas assez pour chasser l'inquiétude et donner suffisamment confiance aux membres qui étaient intéressés à changer.

information did not have sufficient information quiet our nerves and give sufficient confidence to the members who were really interested in changing ov

M. Portelance: Est-ce que vous-même en avez eu plus que les autres?

Mr. Portelance: Did you receive more information than the others?

M. Rioux: Je n'en ai pas eu plus que les autres, mais je me trouve chanceux d'avoir changé. À l'heure où le représentant est venu à Mont-Joli, j'étais au travail. On m'a dit que des questions avaient été posées au représentant, M. Bérubé, et que ses réponses n'étaient pas satisfaisantes. C'est pourquoi il y a eu une telle atmosphère d'inquiétude: il y a eu un manque de communication, de dialogue. Aujourd'hui on conteste parce qu'il n'y a jamais eu de dialogue, surtout pour les gens de notre âge et de notre classe. Aujourd'hui les jeunes contestent, mais au moins il y a plus de dialogue. Comme je l'ai dit je me suis rendu au 355 McGill pour rencontrer M. Côté pour en savoir plus long. J'y suis allé quinze jours après M. Lepage qui représentait les mécaniciens de Rivière-du-Loup; j'ai rencontré M. Taschereau et, sans être plus imbécile qu'un autre, quand j'en suis sorti je n'en savais pas plus long que quand je suis entré.

Mr. Rioux: No, I did not, but I figure I was pretty lucky to change over. When the representative came to Mont Joli I was working. I had been told that there were questions asked of the representative, Mr. Bérubé and that the answers were not too satisfactory. That is why there was such a concern. There was a lack of communication. Today we protest against something because there has always been a lack of dialogue, particularly among people of our age and our category. Today the young people protest but, at least there is some form of dialogue. I am repeating what I said; I went to 355 McGill to meet Mr. Côté and get more information. Two weeks later, I wanted to meet with M. Lepage's, who represented the engineers from Rivière-du-Loup. I met with Mr. Taschereau. I am not more stupid than anyone else but, when I got out of there I did not know anymore than when I went in.

M. Portelance: Vous avez tout de même . . .

Mr. Portelance: You . . .

M. Rioux: Même aujourd'hui, il est très difficile d'obtenir des renseignements satisfaisants.

Mr. Rioux: Even today, it is difficult to get satisfactory information.

M. Portelance: Merci.

Mr. Portelance: Thank you.

Le président: Monsieur Guay.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur Rioux, dans votre syndicat, quel pourcentage des membres sont intéressés ou seraient intéressés à racheter leur caisse de retraite? Combien le feraient aujourd'hui avec les connaissances qu'ils ont maintenant et qu'ils n'avaient pas en 1959?

Mr. Guay (Lévis): Mr. Rioux, in your union, what percentage of the members are interested or could be interested in buying back their pension fund? How many of them would do it with the information they have today, which they did not have in 1959.

M. Rioux: Si les renseignements nécessaires étaient disponibles et les conditions abordables, un bon nombre. Quand j'ai changé de plan de pension je devais payer \$2,500, et par négligence, j'ai retardé le paiement de quatre ans et je devais alors 2,900 dollars, à cause de l'intérêt. Aujourd'hui, si un employé qui a 55 ou 58 ans veut se joindre au fonds de pension, s'il doit payer les arrérages à un taux d'intérêt trop élevé, il ne peut pas y arriver parce qu'il n'en a plus pour assez longtemps à travailler. Mais si le taux d'intérêt était raisonnable, la chose serait différente. Le taux d'intérêt à payer sur les arrérages ne se comparait pas au taux d'intérêt qui nous était payé sur nos contributions. Cela répond-il à votre question?

Mr. Rioux: If information was available and the conditions possible, I think great many of them. When I changed over, I had \$2,500 to pay. Through negligence, probably, I have delayed the payment for four years and then I owed \$2,900 because of the interest. Today if you take someone who is 55 or 58 who wants to join the pension plan, if he has to pay the arrears at an interest rate that is too high, he just cannot do it, because he does not have much time left to work. However, if the interest rate was reasonable, things would be different. The rate of interest to be paid on the arrears did not compare to the interest rates which were paid to us on the contributions. I do not know whether this answers your question or not.

texte]

[Interprétation]

M. Guay (Lévis): En partie seulement, monsieur le président. Je voulais savoir le nombre de gens. On a, avec chiffres à l'appui, je pense, que seulement 25 p. 100 des gens ont racheté le plan de 1959; donc il en reste 75 p. 100. J'aimerais connaître combien parmi ces 75 p. 100 seraient intéressés aujourd'hui à racheter le plan. Même s'il est difficile à comprendre, je pense que la plupart s'y retrouveraient parce qu'ils savent qu'ils ont fait une erreur et qu'ils auraient dû le racheter, à l'époque.

M. Rioux: C'est une question assez difficile; 50 p. 100 de nos 40 membres ne se sont pas joints au fonds de pension dans ce temps-là. Si aujourd'hui ils avaient eu la chance de le faire, je ne peux pas vous dire ce qu'ils feraient.

Mais je peux vous dire, monsieur le président, que, contrairement à ce qu'on a avancé, le plan de 1959 n'est pas accessible aujourd'hui. J'ai ici une lettre qui vous a été lue. Un employé du CN qui veut profiter du plan de 1959 ne peut pas parce qu'il est «gelé» depuis 1953.

M. Guay (Lévis): Le plan de 1959 est gelé depuis 1953?

M. Rioux: Oui, monsieur.

M. Guay (Lévis): C'est-à-dire que ceux qui étaient employés avant 1953 ne peuvent pas le racheter.

M. Rioux: La possibilité d'opter pour le régime de 1959 s'est éteinte le 31 décembre 1959, il y a 11 ans. Excusez-moi j'ai dit 1953.

M. Guay (Lévis): Oui.

M. Rioux: C'est depuis 1959 que le plan est gelé. Aujourd'hui, même si la propagande offre aux employés de se joindre au régime de 1959, ce n'est pas la peine parce que la lettre est datée du 15 avril 1970 et signée par M. Aubé, le surintendant des pensions.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

Ceci termine le mémoire de monsieur Rioux. Je tiens à vous remercier, monsieur Rioux, d'être venu nous poser votre mémoire et répondre à nos questions.

M. Rioux: Merci, monsieur le président, et MM. les membres du Comité, de votre indulgence. La présentation a été assez pauvre, mais honnête. Je pourrai dire à ceux que je représente que je l'ai fait honnêtement, que

Mr. Guay (Lévis): Partly, Mr. Chairman. I wanted to know how many people. We were told, with figures to back up these statements, I think, that only 25 per cent purchased back the 1959 plan. Therefore, seventy-five per cent did not purchase it back. I would like to know how many of this 75 per cent would be interested today in purchasing back the plan. Even if it is difficult to understand it, I think that the majority would finally understand it because they know they have made a mistake and that they should have purchased back the plan at the time.

Mr. Rioux: This is difficult for me to answer. There are 50 per cent of our 40 members who did not join the plan then. If they had a chance to join now, I cannot tell you what they would do. What I can tell you, Mr. Chairman, is that contrary to what was stated, the 1959 plan is not accessible today. I have here a letter which was read to you. A man working for the CN and who wants to join the 1959 plan cannot do so because it is "frozen" since 1953.

Mr. Guay (Levis): It was frozen in 1953?

Mr. Rioux: Yes, sir.

Mr. Guay (Levis): In other words, those employed before 1953 cannot purchase it back?

Mr. Rioux: The possibility of opting for the 1959 plan ended on the 31st of December 1959, 11 years ago. Excuse me, I said 1953.

Mr. Guay (Levis): Yes.

Mr. Rioux: The plan has been frozen since 1959. Even if today the propaganda offers people to join the 1959 plan, that is not true because the letter is dated April 15, 1970 and signed by Mr. Aubé, Pensions Superintendent.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Then we are through with Mr. Rioux's presentation. Thank you very much, Mr. Rioux, for reading your brief and answering our questions.

Mr. Rioux: Thank you, Mr. Chairman and gentlemen of the Committee, for your indulgence. My presentation was somewhat poor but honest. I will be able to say to those whom I represent that I have given it

[Text]

j'ai été sincère et qu'on n'a rien avancé qui n'existait pas. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

M. Portelance: Monsieur le président, y a-t-il d'autres témoins à entendre.

Le président: Non, pas cet après-midi.

M. Trudel: Monsieur le président, pourriez-vous rappeler l'autre témoin encore une fois?

Le président: Monsieur Mower.

M. Trudel: Merci, monsieur le président, il n'est pas ici.

M. Portelance: Monsieur le président, à propos du rapport que nous devons préparer au sujet du transport de surface entre les aéroports et les villes, n'y aurait-il pas lieu d'inviter M. Lucien Saulnier, président du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, à venir devant le Comité, avant de faire nos recommandations. La semaine prochaine nous entendrons un représentant du ministère des Transports; pourquoi pas aussi M. Saulnier?

Le président: Je n'ai pas d'objection, monsieur Portelance, mais il faudrait une proposition en bonne et due forme et nous n'avons malheureusement pas le quorum.

Monsieur Guay?

M. Guay (Lévis): Je me demande, monsieur le président, si nous devons entendre de nouveaux témoins. D'ici quinze jours la session sera ajournée et je pense que cela peut retarder notre rapport à la Chambre. Des questions ont été posées en Chambre pour savoir quand le rapport serait présenté. Nous sommes allés siéger à Montréal pour entendre ces gens; pourquoi ne se sont-ils pas déplacés? C'est la question que je me pose. Vous-même monsieur le président, avez invité ces gens et ils ne sont pas venus, ils n'ont pas daigné se rendre devant le Comité. Peuvent-ils nous apporter quelque chose de nouveau? Ce n'est pas que je m'oppose à la présence de M. Saulnier, mais c'est tout simplement par principe: nous nous sommes déplacés, ils pouvaient venir nous voir.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would only say that if we were to start opening up now and asking people to come other than DOT, whom we have already arranged for, I think we would be faced with the situation that we should ask the administration of all the other areas that we visited to come down and

[Interpretation]

honestly, sincerely and that we did not put forward any false facts. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, any further witnesses?

The Chairman: No, not this afternoon.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, could we call back the other witness once again.

The Chairman: Mr. Mower.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman, he is here.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, concerning the report of the Transport Committee on ground transportation between towns and airports should we not invite Lucien Saulnier, Chairman of the Executive Committee of the Montreal Urban Community to appear before we make our recommendations. Next week we will hear somebody from the Transport Department; why not Mr. Saulnier also?

The Chairman: I have no objection. Mr. Portelance, but we should have a motion in due form. Unfortunately, we do not have a quorum. Mr. Guay.

Mr. Guay (Levis): Mr. Chairman, I wonder whether we should hear witnesses again. Pretty soon the House will adjourn. This might delay our report to the House. Many questions were asked in the House when we would present our report. We went to Montreal to hear these people. Why did they not come? This is the question I am asking myself. You, Mr. Chairman, have invited these persons to appear, yet, they did not come. Can they really contribute anything new? I do not object to the appearance of Mr. Saulnier; it is simply a question of principle. They went there; they could have come to us here.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, si nous mandons à des personnes autres que celles du ministère des Transports qui doivent déjà venir je pense nous devrions alors demander aux administrations de toutes les autres régions que nous avons visitées de venir présenter un mémoire s'ils le souhaitent ou

[Interprétation]

present some type of brief if they so desired or present presentations of some description, and I personally am not at this time inclined to agree that we should extend it any further than what we have already agreed, and that is one more witness, I believe, from Mr. Turner. He is not really a witness; he is more or less a witness-in.

The Chairman: We have confirmation that he will be present on Tuesday.

M. Portelance: Monsieur le président, si vous me le permettez...

Le président: Un instant, M. Turner avait demandé la parole.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, when we were in Montreal I understand that Mr. Saulnier was invited to attend the hearings. He had legal counsel representing him; also he presented a brief. I think this was sufficient.

Le président: Monsieur Portelance.

1650

M. Portelance: Lorsque nous sommes allés à Montréal, un M. Normandin est venu représenter M. Saulnier, qui ne pouvait assister à notre réunion ce matin-là. Et à la suite du mémoire soumis par M. Normandin, plusieurs questions lui ont été posées, auxquelles il ne pouvait pas répondre personnellement. À ce moment-là, le président a mentionné que c'était le représentant du Comité exécutif lui-même qui pourrait répondre à ces questions-là, qu'il y aurait peut-être lieu, si le Comité le désirait, de l'inviter à Ottawa. Depuis, M. Saulnier est devenu président de la Commission urbaine de Montréal, il n'occupe plus le même poste. Il y a certains aspects qui concernent la réglementation du taxi pour la région de Montréal, si M. Saulnier pouvait nous éclairer à ce sujet, je crois que cela aiderait énormément le Comité à préparer ses recommandations.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?
Are there any other questions on this?

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I hesitate to suggest that the Committee start opening up an inquiry again, otherwise we never will get out of here. I was not in Montreal but I know that city presented a brief, which I read. That was in December, this is June, six-months have intervened, and surely if they had other representations to make they could have had them in by now. I do not think we should open up any further.

faire une représentation quelconque. Personnellement, je ne pense pas que nous devrions aller plus loin que ce sur quoi nous nous sommes mis d'accord, c'est-à-dire un témoin de plus, du ministère des Transports, je crois. Il n'est pas vraiment un témoin: il est un peu une sorte de bouche-trou.

Le président: Il sera là la semaine prochaine.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: Just a second, Mr. Turner has asked to speak.

M. Turner (London Est): Monsieur le président, lorsque nous étions à Montréal, M. Saulnier a été invité à participer. Des avocats l'ont représenté; il a aussi présenté un mémoire. Je pense que cela suffit.

Mr. Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: When we were in Montreal, a certain Mr. Normandin represented Mr. Saulnier because he could not come that morning. After hearing the brief presented by Mr. Normandin, there were several questions put to him, questions he could not answer personally. Then the Chairman stated that the representative of the executive Committee himself could answer this question, and possibly that the Committee could invite him to Ottawa if it wished to do so. Mr. Saulnier is now the chairman of the Montreal Urban Community; he does not hold the same position. There are aspects of regulations about taxis in Montreal on which possibly Mr. Saulnier could give us a better idea. This would help us very greatly in our recommendations.

The Chairman: Any other question on this matter?
D'autres questions?

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'hésite à dire que le Comité devrait rouvrir cette enquête. Nous n'en finirons jamais. Je n'étais pas à Montréal mais je sais que la ville de Montréal a présenté un mémoire qui a été lu. C'était en décembre; nous sommes en juin. Six mois se sont écoulés. Si la ville de Montréal avait d'autres représentations à faire, je pense qu'elle se serait manifestée avant. Je ne pense pas que la question doive être réouverte.

[Text]

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Guay.

Le président: M. Guay.

M. Guay (Lévis): Je suis d'accord avec ce que M. Thomas vient de dire. Sans doute M. Portelance peut-il répondre à cette question: la Ville de Montréal a-t-elle manifesté le désir de revenir?

Mr. Guay (Lévis): I agree with Mr. Thomas. Did City of Montreal ask to come back? Maybe Portelance could tell us.

Le président: Non.

The Chairman: No.

M. Portelance: Dans son mémoire, la Ville de Montréal mentionne qu'elle est prête à se soumettre à nos décisions et à rencontrer le Comité. Si elle n'est pas invitée, il est évident qu'elle ne viendra pas.

Mr. Portelance: In its brief, the City states that it is prepared to come. If they are not invited, they will not come, obviously.

Le président: Monsieur Trudel.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: A mon avis, monsieur le président, on a fourni l'occasion à la Ville de Montréal de se faire entendre. Depuis ce temps-là, la Ville de Montréal a-t-elle manifesté le désir de revenir comparaître devant le Comité?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I believe we have given the City of Montreal the opportunity of presenting a brief. Since then, has it shown a desire to appear again before the Committee?

Le président: Nullement.

The Chairman: None whatsoever.

M. Trudel: Je serais d'accord avec les autres membres du Comité, monsieur le président. Je ne veux pas diminuer l'importance de M. Saulnier ou de qui que ce soit, mais si nous ouvrons la porte à un, il faudra le faire pour tous les autres témoins que nous avons entendus.

Mr. Trudel: I agree with the other members of the Committee, Mr. Chairman. I do not want to diminish the importance of Mr. Saulnier or anybody else, but if we allow one person to appear again, we will have to do the same thing for the other witnesses who have appeared before us.

Le président: J'ai peut-être créé un précédent moi-même en parlant à M. Saulnier, car je ne l'ai fait pour personne d'autre. Le problème existant à Montréal et connaissant M. Saulnier intimement, c'est de ma propre initiative que je l'ai appelé pour lui demander de présenter un mémoire. Je ne l'ai pas fait en d'autres cas.

The Chairman: I might have created a precedent myself by talking to Mr. Saulnier, since I have not done it for anybody else. Considering the existing problem in Montreal and knowing Mr. Saulnier personally, it was of my own initiative that I called him to ask him to present a brief. I have not done this in other cases.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Bon, s'il n'y a pas d'autres...

The Chairman: If there are no other...

M. Portelance: Remarquez bien, monsieur le président, que j'ai communiqué moi-même avec M. Saulnier ce matin, c'est-à-dire qu'il m'a appelé, il avait l'intention de venir comparaître devant le Comité si nous l'invitions.

Mr. Portelance: Please note, Mr. Chairman, that I was personally in contact with Mr. Saulnier this morning. In fact he called me; he had the intention of coming to appear before the Committee if we invited him.

Le président: Mais est-ce que c'est lui qui vous a appelé ou si c'est vous qui...

The Chairman: But is it him who called you or you who called him?

M. Portelance: Oui, c'est lui qui m'a appelé et il serait prêt à venir le 18 prochain. Le tout est laissé à la discrétion du Comité, c'est à lui de décider si oui ou non il doit être entendu. Je crois qu'il pourrait

Mr. Portelance: He called me. And he would be ready to come on the 18th. This question is left to the decision of the Committee which has to decide if Mr. Saulnier will appear or not. I think that he could

[texte]

[Interprétation]

ertainement apporter des éclaircissements au problème du taxi à Montréal.

throw some light on the taxi problem existing in Montreal.

Le président: C'est une nouvelle que vous m'apprenez là, vous m'avez demandé de téléphoner à M. Saulnier. Vous m'avez demandé si je voulais, je vous ai dit que je n'avait pas d'objection, que vous pouviez appeler. Et M. Saulnier vous avait appelé ce matin?

The Chairman: This is something new which you are telling me. You asked me to phone Mr. Saulnier. You asked if I wanted to do so. I answered that I did not object, that you could call him. And Mr. Saulnier had called you this morning?

M. Portelance: M. Saulnier m'a appelé aujourd'hui il m'a dit qu'il aimerait venir s'il était invité. Lorsqu'on ne l'invite pas, M. Saulnier ne vient pas, mais s'il l'est, il viendra devant le Comité.

Mr. Portelance: Mr. Saulnier called me today and told me that he would like to appear if he was invited. When he is not invited, Mr. Saulnier does not come; but if he is, he will come and appear before this Committee.

M. Guay (Lévis): Écoutez, monsieur le président, je respecte M. Saulnier. Mais est-ce le dernier témoin, le grand témoin, le grand seigneur qui va venir témoigner? Nous allons l'inviter pour venir nous dire quoi dire! Mais nous sommes allés à Montréal! S'il a quelque chose à ajouter à son témoignage, qu'il en manifeste l'intention et le Comité décidera.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I have a lot of respect for Mr. Saulnier; but is he the last witness, the grand Lord who will come and testify? We are going to invite him to come and tell us what to do! We have already gone to Montreal. If he has something to add to his testimony, let him declare his intention to do so and the Committee will then come to a decision.

Le président: La séance est levée jusqu'à 10 heures.

The Chairman: The meeting is adjourned till tomorrow at 10 o'clock.

Une voix: Avec les témoins, les deux témoins?

A voice: With the two witnesses?

Le président: Avec les deux témoins.

The Chairman: With the two witnesses.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 34

THURSDAY, JUNE 11, 1970

LE JEUDI 11 JUIN 1970

Respecting

Concernant

Canadian National Railways
Pension Fund.

Fonds de retraite des chemins de fer
du Canadien National.

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Crossman,
Forget,
Godin,
Guay (*Lévis*),

Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,
Robinson,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel—(20).

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

Conformément à l'article 65(4)(b) d
Règlement

Mr. Robinson replaced Mr. Pringle, on
June 11, 1970.

M. Robinson remplace M. Pringle, le
11 juin 1970.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, June 11, 1970

(71)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*Lalonde*), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(12).

The Committee met to resume consideration of the Canadian National Railways Pension Fund.

The witnesses scheduled to be heard, being the Canadian National Pensioners Association were not in attendance.

It was moved by Mr. Thomas (*Moncton*)

Resolved,—That the brief of Canadian National Pensioners Association of Burnaby, British Columbia, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix F*).

It was moved by Mr. Skoberg

Resolved,—That the brief of the United Transportation Union, local 1130, Toronto, Ontario, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix GG*).

On motion of Mr. Skoberg

Resolved,—That the Committee sit "In Camera" on Tuesday, June 16, 1970, for the purpose of resuming its consideration of the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

At 10:30 a.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 11 juin 1970

(71)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*Lalonde*), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(12).

Le Comité se réunit pour reprendre l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les témoins qui devaient être entendus, l'Association des pensionnés du CN, ne sont pas présents.

M. Thomas (*Moncton*) propose, et

Il est résolu,—Que le mémoire de l'Association des pensionnés du CN de Burnaby (Colombie-Britannique) soit imprimé en annexe aux procès-verbaux et témoignages du jour (*Voir appendice FF*).

M. Skoberg propose, et

Il est résolu,—Que le mémoire de la *United Transportation Union*, local 1130, Toronto (Ontario) soit imprimé en annexe aux procès-verbaux et témoignages du jour (*Voir appendice GG*).

M. Skoberg propose, et

Il est résolu,—Que le Comité siège «à huis clos» mardi le 16 juin 1970 afin de reprendre l'étude de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

A 10h 30, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

AFTERNOON SITTING

(72)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 3:30 p.m. this afternoon. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Robinson, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Witnesses: From the Retired Railway Employees Association Inc.: Mr. V. C. Sear, President, Retired Railway Employees Association, Ottawa; Mr. F. A. Pouliot, President, Canadian Pacific Railway Pioneers Association, Québec; Mr. Thomas Lemieux, President, Montreal Council.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund and the Chairman called upon Mr. V. C. Sear who read his brief at length and was questioned thereon.

After the questioning of the witnesses, the Chairman thanked Mr. Sear and other representatives of the Retired Railway Employees Association Inc. for the evidence given and they were allowed to retire.

It was then moved by Mr. Thomas (*Moncton*)

Resolved,—That the following briefs be printed as appendices to the Committee's Minutes of Proceedings and Evidence.

Mr. R. W. Worraker
Verdun, Quebec (*See Appendix HH*)

Mr. J. J. Williams
Secretary
United Transportation Union, Local
1249
Prince George
British Columbia (*See Appendix II*)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(72)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: M. Benjamin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Robinson, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-East*)—(14).

Témoins: de l'Association des employés de Chemins de fer à la retraite, Inc.: M. V. C. Sear, président de l'Association des employés de Chemins de fer à la retraite, Inc., Ottawa; F. A. Pouliot, président de la *Canadian Pacific Railway Pioneers Association*, Québec; Thomas Lemieux, président du Conseil de Montréal.

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président donne la parole à M. V. C. Sear qui lit son mémoire en entier et répond à toutes les questions des députés.

Après l'interrogatoire des témoins, le président remercie M. Sear et les autres représentants de l'Association des employés de chemins de fer à la retraite, Inc. et leur permet de se retirer.

M. Thomas (*Moncton*) propose, et

Il est résolu,—Que les mémoires suivants soient imprimés en annexe aux procès-verbaux et témoignages du jour:

M. R. W. Worraker
Verdun (Québec)

(*Voir Appendice HH*)

M. J. J. Williams, Secrétaire
United Transportation Union
Local 1249
Prince George (Colombie-Britannique)

(*Voir Appendice II*)

Mr. T. O. Willis, Secretary
Northern Alberta Railways
Workers and Pensioners
Edmonton, Alberta
(See Appendix JJ)

Mr. N. Kowalchuk, Secretary
Canadian National Railway
Workers and Pensioners
Edmonton 80, Alberta
(See Appendix KK)

Mr. Roger Ouellette
Vice-President in charge
of Grievances
United Transportation Union
Local T-14
Verdun, Quebec (See Appendix LL)

Mr. R. D. Rynbend
Secretary-Treasurer
Brotherhood of Locomotive
Engineers
Division 764
Melville, Saskatchewan
(See Appendix MM)

Mr. G. M. Irvine, Local
Chairman
United Transportation Union
Victoria, British Columbia
(See Appendix NN)

Mr. G. M. Baker
Deerholme, British Columbia
(See Appendix OO)

Mr. J. Hiniuk
Assistant General Chairman
Canadian Telecommunications
Union
Division No. 43 of the United
Telegraph Workers
Edmonton, Alberta
(See Appendix PP)

Mr. Elmer Hoffman, President
U.T.U.-E.
Biggard, Saskatchewan
(See Appendix QQ)

Mr. C. J. Verhulst
Legislative Representative
Local 1210
United Transportation Union
Edmonton, Alberta
(See Appendix RR)

M. T. O. Willis, Secrétaire
Northern Alberta Railways
Employés et pensionnés
Edmonton (Alberta)
(Voir Appendice JJ)

M. N. Kowalchuk, Secrétaire
Employés et pensionnés des Chemins
de fer Nationaux du Canada
Edmonton 80 (Alberta)
(Voir Appendice KK)

M. Roger Ouellette
Vice-président préposé aux griefs
United Transportation Union
Local T-14
Verdun (Québec)
(Voir Appendice LL)

M. R. D. Rynbend
Secrétaire-trésorier
Brotherhood of Locomotive Engineers
Division 764
Melville (Saskatchewan)
(Voir Appendice MM)

M. G. M. Irvine, Président local
United Transportation Union
Victoria (Colombie-Britannique)
(Voir Appendice NN)

M. G. M. Baker
Deerholme (Colombie-Britannique)
(Voir Appendice OO)

M. J. Hiniuk
Président général adjoint
Canadian Telecommunications Union
Division n° 43 de la United
Telegraph Workers
Edmonton (Alberta)
(Voir Appendice PP)

M. Elmer Hoffman, Président
U.T.U.-E.
Biggard (Saskatchewan)
(Voir Appendice QQ)

M. C. J. Verhulst
Représentant législatif
Local 1210
United Transportation Union
Edmonton (Alberta)
(Voir Appendice RR)

Mr. R. E. Ritter, District Chairman
and General Sec. & Treasurer
System Division 43
Transportation-Communication
Employees Union (BRAC)
Melville, Saskatchewan
(See Appendix SS)

Mr. R. A. Kilpatrick,
Secretary
Local 560 (407)
United Transportation Union
Saint John East
New Brunswick (See Appendix TT)

Mr. A. H. Irving
Secretary-Treasurer
C.N. Pensioners Association
Kamloops Branch No. 10
Kamloops, British Columbia
(See Appendix UU)

Mr. Jake Bergen
Leg. Dept. 783
United Transportation Union
Saskatoon, Saskatchewan
(See Appendix VV)

Mr. Gerald F. Cunningham, President
Belleville and District Labour
Council
Belleville, Ontario
(See Appendix WW)

Mr. C. Beckerton
Scarborough, Ontario
(See Appendix XX)

Mr. Joseph M. Manley
Canadian Brotherhood of
Railway Transport and
General Workers
Chambly, Quebec (See Appendix YY)

Mr. C. A. Ratta,
Local Chairman
United Transportation Union
Local 502
Moose Jaw, Saskatchewan
(See Appendix ZZ)

Mr. C. C. Williams, Alderman
City of Regina
Saskatchewan (See Appendix AAA)

M. R. E. Ritter,
Président de district et Secrétaire
Trésorier général
Division 43
Transportation-Communication
Employees Union (BRAC)
Melville (Saskatchewan)
(Voir Appendice SS)

M. R. A. Kilpatrick,
Secrétaire
Local 560 (407)
United Transportation Union
Saint John Est (Nouveau-Brunswick)
(Voir Appendice TT)

M. A. H. Irving
Secrétaire-Trésorier
Association des employés de Chemin
de fer Nationaux à la retraite
Kamloops Division n° 10
Kamloops (Colombie-Britannique)
(Voir Appendice UU)

M. Jake Bergen
783 Div. Lég.
United Transportation Union
Saskatoon (Saskatchewan)
(Voir Appendice VV)

M. Gerald F. Cunningham, Président
Belleville and District Labour Council
Belleville (Ontario)
(Voir Appendice WW)

M. C. Beckerton
Scarborough (Ontario)
(Voir Appendice XX)

M. Joseph M. Manley
Fraternité canadienne des chemin
employés du transports et autr
ouvriers
Chambly (Québec)
(Voir Appendice YY)

M. C. A. Ratta,
Président local
United Transportation Union
Local 502
Moose Jaw (Saskatchewan)
(Voir Appendice ZZ)

M. C. C. Williams, conseiller
Ville de Regina
(Saskatchewan)
(Voir Appendice AAA)

Brotherhood Railway Carmen
of America
Saskatchewan Lodge No. 450
(See Appendix BBB)

Mr. Martin Hoffman
St. Boniface, Manitoba
(See Appendix CCC)

At 4:35 p.m., the Committee adjourned until Tuesday, June 16, at 10:00 a.m., when the Committee is to sit "*In Camera*" for the purpose of resuming consideration of the ground transportation problems at airports in Canada.

Brotherhood Railway Carmen
of America
Saskatchewan Division n° 450
(Voir Appendice BBB)

M. Martin Hoffman
St-Boniface (Manitoba)
(Voir Appendice CCC)

A 4h 35, la séance du Comité est levée jusqu'au mardi 16 juin 1970, à 10h du matin, alors que le Comité se réunira «à huis clos» pour reprendre l'étude des problèmes touchant le transport de surface aux aéroports du Canada.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday 11 June 1970

1016

The Chairman: Gentlemen, I see we have a quorum. We have for consideration this morning a brief from Mr. A. A. Charters, secretary of the C.N. Pensioners Association from Vancouver. I would call upon Mr. Charters.

As Mr. Charters is not here, may I have a motion from the Committee to append Mr. Charters' brief.

Mr. Thomas (Moncton): I so move.

Motion agreed to.

Mr. Skoberg: I would also like to move, Mr. Chairman, that the brief by Mr. Mower from Toronto be appended as an appendix to our proceedings.

Motion agreed to.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, there are a number of briefs here that I believe have been requested. I wonder whether or not we could have an indication from the Chair of which ones have been appended.

The Chairman: Mr. Normand is going to make out a list of all those who have not been heard and who only sent letters. This afternoon I will ask for a motion to have all the letters and briefs from those who have not been heard appended to our report.

Mr. Skoberg: Of those who have requested to have their letters or briefs appended.

The Chairman: Yes.

Do you feel we should wait a few minutes more or do you want to adjourn?

Mr. Skoberg: At what time does the train get in from Vancouver?

Mr. Howe: Is there a meeting called for this afternoon?

The Chairman: Yes, there is a meeting called for 3.30 this afternoon, when we will have Mr. Chase. Mr. Chase is coming on the train this morning. He should be in at 10.30.

Is there anything else, gentlemen?

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Jeudi le 11 juin 1970

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons à étudier ce matin le mémoire de M. A. A. Charters, secrétaire de l'Association des retraités du CN de Vancouver. J'invite M. Charters à prendre la parole.

Comme il n'est pas encore ici, pourrais-je avoir une motion du Comité pour publier en appendice le mémoire de M. Charters.

M. Thomas (Moncton): Je le propose.

La motion est adoptée.

M. Skoberg: J'aimerais également proposer, monsieur le président, que le mémoire de M. Mower, de Toronto, soit publié en appendice au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

M. Skoberg: Si vous me le permettez, monsieur le président, on a soumis un certain nombre de mémoires. Le président pourrait-il nous dire quels sont ceux qui ont été imprimés en annexe.

Le président: M. Normand fera une liste de ceux qui n'ont pas été entendus et qui ont tout simplement envoyé des lettres. Cet après-midi je demanderai qu'on présente une motion afin que les lettres et mémoires de ceux qui ne sont pas venus soient imprimés en appendice à notre rapport.

M. Skoberg: Il s'agit de ceux qui ont demandé que leurs lettres ou mémoires soient imprimés en annexe.

Le président: Oui. Devrions-nous attendre encore quelques minutes ou lever la séance?

M. Skoberg: A quelle heure arrivent les trains en provenance de Vancouver.

M. Howe: Y a-t-il une réunion prévue pour cet après-midi?

Le président: A 3h30, nous entendrons M. Chase qui doit arriver vers 10h30 ce matin.

D'autres questions, messieurs?

[Text]

Mr. Skoberg: Unless the morning is taken up, is there any way of doing any work on the ground transportation situation this morning in camera for the subcommittee if the subcommittee is available? Maybe we can spend an hour at it.

• 1020

The Chairman: If we want to sit in camera Tuesday, Mr. Skoberg, I would need a motion for that so that the Committee will be aware that on Tuesday we sit in camera with Mr. Windsor.

Mr. Skoberg: I so move.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Howe: Will we adjourn now?

M. Portelance: Monsieur le président, le mémoire qui n'a pas été présenté, a-t-il été également imprimé en annexe?

Le président: Oui, sur une motion de M. Skoberg.

Mr. Rock: Mr. Chairman, on another matter, if I may, for the past ten years, the Department of Transport have been doing their utmost to close the Lachine Canal. During that time there have been many types of propositions. One was a highway and another a subway, things such as that, and all these fell through. There was a court injunction against the government when they wanted to close the Canal last year and for some reason they won the case, but it was a technical reason, not a reason for transport. The point is I think historically and for other reasons it is important that the Lachine Canal remain open. This Committee has no knowledge of what has been going on about the old Lachine Canal.

The Chairman: I am sorry to interrupt you, but I think this matter is in court right now.

Mr. Rock: No, it is not in court, that is finished. The court judgment has been rendered.

The Chairman: When?

Mr. Rock: Oh, about three weeks ago. In that court order they stated that the Seaway Authority had no right to close the Canal. They were not given any orders from government to close the Canal. This is why they lost their case for closing it.

[Interpretation]

M. Skoberg: A moins que l'avant-midi ne soit pris, ne pourrions-nous pas étudier à huis clos la question du transport au sol, si le sous-comité est disponible. Nous pourrions peut-être consacrer une heure à cette question.

Le président: Monsieur Skoberg, si nous voulons siéger à huis clos, mardi, il serait nécessaire de présenter une motion à cet effet afin que le Comité sache que nous siégeons à huis clos mardi avec M. Windsor.

M. Skoberg: Je le propose.

Des voix: D'accord.

M. Howe: Levons nous la séance maintenant?

Mr. Portelance: Mr. Chairman what about the brief that was not presented? Was it printed as an appendix too?

The Chairman: Yes, it was on the motion by Mr. Skoberg.

M. Rock: Puis-je soulever une autre question? Depuis dix ans, le ministère des Transports fait de son mieux pour fermer le Canal Lachine. au cours de cette période, on a fait toutes sortes de propositions notamment au sujet d'une grande route, d'un métro, mais rien n'a réussi. Il y a eu une injonction contre le gouvernement quand ce dernier a voulu fermer le canal l'année dernière; pour une raison ou une autre, il a gagné la cause; cependant, il s'agissait d'une raison technique; on n'a pas trouvé que le ministère avait raison. Je crois que du point de vue historique et pour d'autres raisons également il importe de ne pas fermer le canal Lachine.

Notre Comité ne sait pas du tout ce qui se passe au sujet de l'ancien canal Lachine.

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, mais je crois que la question est devant les tribunaux à l'heure actuelle.

M. Rock: Non, tout est terminé. La décision du tribunal a été rendue.

Le président: Quand?

M. Rock: Il y a environ trois semaines; dans cette décision du tribunal, on a tout simplement dit que l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'avait pas le droit de fermer le Canal puisqu'il n'en avait pas reçu l'ordre du gouvernement. Voilà pourquoi d'ailleurs, elle a perdu la cause.

[Texte]

However, the point is that the government has made a study. They hired consulting engineers to make a study and this study is completed and there are copies of this study. I do not think any of the members have copies of this study.

Also, the Canadian Manufacturers' Association hired engineers to make a study to retain the Canal and keep it open, particularly for pleasure-craft as well as for their transportation. I would like the steering Committee to look into this, Mr. Chairman and to have you do your utmost to have this referred next fall to this Committee.

I am saying this because no one has looked into the future needs for pleasure craft in the Montreal area and in Lake Saint-Louis area, Lachine, Dorval, Pointe Calire, and in all those areas. The boating clubs that exist there today are overcrowded. There is no more room and this Canal which is now still in operation could be used for pleasure craft, for harbouring pleasure craft for the people on the Island of Montreal.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I do not think this is in order. I think probably I would suggest to Mr. Rock that he get a Private Member's bill ready for the next session of the House and arrange with the people in there to have early reading of that bill and use this as a vehicle to get the subject matter to this Committee so that we can have a full and complete discussion. We cannot have a full and complete discussion here because this Committee has no right to discuss anything which has not been referred to it by the House under the terms of reference set out by the House.

The Chairman: I agree with what Mr. Howe has just said. Perhaps a question could be asked in the House or could be asked of the Minister to refer it to the Transport Committee. I am just as concerned as you are about this matter and I would be happy to discuss that later on.

Mr. Rock: Mr. Chairman, this was going to be my other move; to ask a question in the House or ask the Minister to refer the subject matter to the Committee.

The Chairman: Very well.

Mr. Rock: Thank you.

• 1025

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, we were given to understand that possibly Mr. Chase may not be able to make it this afternoon. Could a phone call be placed right now so we would

[Interprétation]

Toutefois, le gouvernement a fait une étude; il a embauché des ingénieurs-conseils qui ont présenté un rapport et des exemplaires sont disponibles. Ce ne crois pas que les députés en aient une copie.

L'Association canadienne des manufacturiers a aussi engagé des ingénieurs pour faire une étude afin de maintenir le canal ouvert pour les bateaux de plaisance, et aux fins de transport. J'aimerais que le Comité de direction étudie la question pour que notre Comité en soit saisi l'automne prochain.

Je le mentionne parce que personne n'a étudié les besoins futurs pour les bateaux de plaisance dans la région de Montréal et au Lac St-Louis, comme à Lachine, Dorval et Pointe-Claire; dans toutes ces municipalités, les clubs de bateaux de plaisance sont encombrés. Il n'y a plus de place pour les bateaux. Le canal est toujours exploité et il pourrait servir pour les bateaux de plaisance des habitants de l'île de Montréal.

M. Howe: Je ne crois pas que ce soit là notre mandat, monsieur le président. Je proposerais à M. Rock de préparer un projet de loi privé pour l'automne prochain et de s'arranger pour qu'on en fasse une première lecture et pour que notre Comité en soit saisi; nous pourrions ainsi étudier cette question à fond. Notre Comité n'a pas le droit de discuter de ce qui ne relève pas de son mandat.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire M. Howe. Je crois qu'on pourrait peut-être poser une question à la Chambre, ou demander au ministre de déférer la question au Comité des transports et des communications. Je suis tout aussi préoccupé que vous par cette question et j'espère qu'on pourra en discuter plus tard.

M. Rock: Voilà justement ce que j'allais proposer: poser une question à la Chambre ou demander au ministre de déférer la question au Comité.

Le président: Très bien.

M. Rock: Merci.

M. Skoberg: Monsieur le président, on nous a laissé entendre que peut-être M. Chase ne pourrait venir cet après-midi. Je me demande si l'on pourrait lui téléphoner immédiatement

[Text]

know or perhaps you could circulate a notice to this effect?

The Chairman: I will go back to my office with Mr. Normand and we will try to reach him in Montreal. If he is not available you will receive a notice before 3 o'clock this afternoon.

Mr. Skoberg: The second point, Mr. Chairman, is, as you know, the Minister has suggested that if we want the annual reports of Air Canada and CN referred to this Committee, all we have to do is ask for them. I think it is only proper that we do go on record; in particular—we have had the CN before so I do not think that is urgent—I believe the Air Canada Annual Report should be referred to us. I would move that this Committee request the Minister to refer the Air Canada Annual Report to us.

The Chairman: I am told by the Clerk that this is not in order. We cannot call a Minister to refer a report like this to the Committee. The question could be asked in the House, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: The question has been asked twice of the Minister in the House and the Minister both times said he has received no request to have it referred to this Committee. If he wants that type of request, it is not hard for this Committee to move a motion asking him that it be referred. If this is the type of operation he wants to have that annual Report referred to us. I was not under the assumption that it had to be done in this manner either, but it appears that this is the way the Minister wants it.

The Chairman: Would you leave it to me and I will enquire about that Mr. Skoberg and if we sit this afternoon I will give you a ruling on that.

Mr. Skoberg: Yes, ask him why then he wants us to make a motion.

The Chairman: I will let you know this afternoon.

The meeting is adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1532

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this afternoon a brief to be presented on behalf of the Retired Railway Employees Association Inc. Mr. H. B. Chase, the Chairman of the Provincial and President

[Interpretation]

pour savoir s'il viendra; vous pourriez nous en avertir.

Le président: Je vais retourner à mon bureau avec M. Normand et nous essaierons de communiquer avec lui à Montréal; s'il n'est pas disponible, vous recevrez un avis avant quelques heures cet après-midi.

M. Skoberg: Comme vous le savez, le ministre a dit que si nous voulions obtenir les Rapports annuels de la société Air Canada et du Canadien-National il nous fallait les demander. Ce serait bon que nous le fassions. Nous avons déjà eu le rapport du Canadien-National, mais celui d'Air Canada devrait nous être déferé. Je propose que le Comité demande au ministre de nous déferer le rapport annuel de la société Air Canada.

Le président: Le greffier me dit que ce n'est pas conforme au Règlement. Nous ne pouvons pas demander au ministre de nous déferer un rapport. On pourrait poser la question à la Chambre, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: La question a déjà été posée deux fois au ministre à la Chambre, le ministre nous a dit à ces deux occasions qu'il n'avait pas reçu de demande pour que la question soit déferée au Comité. S'il veut ce genre de demande, ce n'est pas difficile pour le Comité de faire une proposition à cet effet. Je ne savais pas qu'il fallait le faire de cette façon, mais il semble que c'est ainsi que le ministre veut procéder.

Le président: Laissez-moi m'occuper de cette question, monsieur Skoberg, et je m'informerai à ce sujet. Si nous siégeons cet après-midi, je vous donnerai une réponse.

M. Skoberg: Demandez-lui pourquoi il veut que le Comité présente une motion.

Le président: Je m'en informerai et je vous le dirai cet après-midi.

La séance est levée jusqu'à 3h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, cet après-midi, nous avons à étudier le mémoire présenté au nom de l'Association des retraités des chemins de fer; M. Chase, président de l'Association des retraités du CN devait présenter le

[Texte]

of the CNR Veterans Association, was to make the presentation, but as he is sick this afternoon, he will be replaced by Mr. V. C. Sear on my immediate right. Accompanying Mr. Sear is Mr. F. A. Pouliot a former member of l'Assemblée législative du Québec who is also a retired pensioner from the CPR and on his right is Mr. Thomas Lemieux. Mr. Lemieux, you are a pensioner, too, are you not?

Mr. Thomas Lemieux (Member, President, Retired Railway Employees Association, Montréal): Yes, and I am the President of the Montréal Council.

The Chairman: Very good. I ask Mr. Sear if he would kindly read Mr. Chase's brief.

Mr. V. C. Sear (President, Retired Railway Employees Association Inc.): Gentlemen, to begin with I would like to express my appreciation and that of my colleagues for the opportunity to appear before you on behalf of the retired employees of the Canadian National Railways and its predecessor lines.

During a convention of the Retired Railway Employees Association and its affiliated organizations, held at Halifax on October 15 and 16, 1969 a resolution was adopted appointing a committee to prepare a brief for submission to the Government of Canada dealing with the plight of retired railway employees who suffer the effects of heavy taxation, low pensions and increasing inflation. The signatories to this brief constitute the duly established committee and we made our presentation to a committee of the Cabinet on March 24 last. Notwithstanding this, we are grateful for the opportunity to again speak to the government, through your Committee, on behalf of pensioned employees of Canadian National only. However, we would hope that your deliberations will have a salutary effect, not only on those pensioners of Canadian National who find themselves in dire straits, but will also set the stage for improvements in pensions for employees of other railways and, indeed, for citizens in general.

1535

The real problem is, of course, inflation. Like all who are on a fixed income, the railway pensioner who retired many years ago sees his standard of living deteriorating as the cost-of-living continues to soar. DBS statistics indicate that in the last decade alone the cost of living has increased some 30 per cent. We hardly have to dwell on this subject before your Committee—you are well aware of these facts.

[Interprétation]

mémoire; il est malade et il sera remplacé par M. V. C. Sear, qui est accompagné de M. F. A. Pouliot ancien député du Québec et retraité du Canadien Pacifique. Il y a également M. T. Lemieux qui est, je crois un retraité.

M. Thomas Lemieux (député, président de l'Association des retraités des chemins de fer, Montréal): Oui, et je suis président du Conseil de Montréal.

Le président: Très bien. Je demanderais à M. Sear de bien vouloir lire le mémoire de M. Chase.

M. V. C. Sear (président de l'Association des retraités des chemins de fer):

Messieurs,

Je désire d'abord vous dire que mes collègues et moi, sommes heureux de comparaître devant vous au nom des employés retraités des chemins de fer Nationaux du Canada.

Au cours d'un congrès de l'Association des employés retraités des chemins de fer nationaux et de ses filiales, tenu à Halifax les 15 et 16 octobre 1969, une résolution a été adoptée; on a nommé un comité chargé de présenter un mémoire au Gouvernement du Canada traitant du sort des employés retraités des chemins de fer, souffrant des effets d'une lourde taxation, des pensions peu élevées et de l'inflation. Les signataires de ce mémoire constituent le comité dûment établi; nous faisons notre présentation à un Comité du Cabinet le 24 mars dernier. Toutefois, nous sommes heureux de pouvoir de nouveau nous adresser au Gouvernement, par l'entremise de votre Comité, au nom des employés retraités du Canadien National seulement. Cependant, nous espérons que vos délibérations auront un effet salutaire, non seulement pour les retraités du Canadien National, mais ouvriront la voie à des améliorations des pensions des employés d'autres chemins de fer et des citoyens en général.

Le problème réel, c'est l'inflation. Comme tous ceux qui vivent d'un revenu fixe, le retraité des chemins de fer voit son niveau de vie se détériorer, en effet le coût de la vie augmente sans cesse. Les chiffres du Bureau fédéral de la statistique indiquent qu'au cours de la dernière décennie seulement, le coût de la vie a augmenté d'environ 30 p. 100. Il ne nous semble pas nécessaire d'élaborer plus longuement sur ce sujet, vous êtes au courant de ces faits.

[Text]

What you may not be aware of and the points we wish to bring to your attention are those factors which, aside from growing inflation, have acted to place the older pensioners in a steadily worsening financial position.

The first point involves the depression years and the fact that all railway employees suffered a 20 per cent reduction in wages which was not restored until the late thirties. This, of course, affected average annual earnings on which pensions were calculated and although it has a direct bearing on only the oldest of those we represent, nevertheless the reduction of wages during the thirties left little room for saving for old age and, in many cases, reduced the pensions which would otherwise have been payable. In addition to this, some employees were laid off and thereby suffered a loss in pensionable service. This was corrected to some extent by the 1965 revision of the CNR Pension Plan whereby 1.5 per cent was allowed for each year of pensionable service, but this was not made retroactive; consequently it was of no value to those who retired prior to the revision.

The older pensioners—those who have been on pension 18 years or more—had their allowances calculated on the basis of their best 120 months of service rather than on the best 60 months; and this, of course, reached back to the low-wage years of the late thirties and early forties resulting in lower pensions for those who did not obtain the benefit of the rule change. The new rule providing pension benefits calculated on average earnings over the best five years of service, coupled with the more generous allowance of 1.5 per cent for each year of pensionable service, as compared to 1 per cent for the first 20 years, 1.25 per cent for the next 10 years and 1.5 per cent for the remaining years of service, provides a built-in hedge against rapidly rising inflation which the old rules did not have. While we recognize that these rule changes were accompanied by a slight increase in contributions to help pay for the cost of the changes, we say that pensioned employees should have shared in the increased benefits by reason of their equity in the Fund which has increased in value over the past few years and by reason of their right to equal treatment by the Company with respect to that portion of pension costs assumed by the Company for future pension benefits.

We agree with the position set forth by the Canadian National General Chairmen's Association, when they appeared before your Committee, that the cost of increased pension benefits could well be financed by the Pension

[Interpretation]

Cependant, vous n'êtes peut-être pas au courant des facteurs autre que l'inflation qui placent les vieux retraités dans une situation financière de plus en plus difficile.

Le premier point traite des années de dépression et du fait que tous les employés des chemins de fer ont subi une réduction de salaire de 20 p. 100 qui n'a été restituée qu'à la fin des années trente. Naturellement, cette situation affecta les gains annuels sur lesquels les pensions furent calculées; même si elle n'a eu un effet que sur les plus âgés de ceux que nous représentons, demeure que la diminution de leurs salaires au cours des années trente leur a laissé peu de chance d'économiser pour leur vieillesse. Dans bien des cas, a diminué les pensions qu'ils auraient autrement été dus. De plus, des employés furent mis à pied et ont souffert une perte dans le service qui compte pour la pension. On a apporté des corrections en 1965 quand le régime de pension du CN a alloué 1 p. 100 pour chaque année de service, mais sans effet rétroactif; conséquemment, cette correction n'a aucune valeur pour ceux qui ont pris leur retraite avant la dite révision.

Les plus anciens retraités, ceux qui sont à la retraite depuis 18 ans ou plus, ont vu leur pension calculée d'après leurs 120 meilleurs mois de service plutôt que leurs 60 meilleurs mois; nous nous reportons à la fin des années trente, époque où les salaires étaient peu élevés; ceux qui ne bénéficient pas du nouveau règlement ont une pension réduite. La pension est maintenant calculée d'après les gains des 5 meilleures années de service, et une généreuse allocation de 1.5 p. 100 pour chaque année de service; le nouveau règlement prévoit une réserve contre l'inflation que les anciens règlements n'avaient pas. Les nouveaux règlements accompagnés d'une légère augmentation des cotisations les retraités auraient dû participer aux profits et raison de leur équité dans le Fonds dont la valeur a augmenté au cours des dernières années; ils ont droit à un traitement égal de la part de la Compagnie cette dernière assumant les frais relatifs aux futures prestations.

Nous avons appuyé la prise de position de la Canadian National General Chairman's Association quand elle a comparu devant votre Comité; et elle proposait que l'augmentation des prestations de pension soit financée adé-

[Texte]

Trust Fund assuming a proper valuation of that Fund is made and there is a fair and equitable disposition of the so-called "experience surplus". We say also that if the Fund can stand increased benefits, as the result of an "experience surplus", then increased benefits should be extended to pensioners who were contributors and who may well have an equity in that "experience surplus".

The second point for consideration is the position of some 13,000 retired employees who did not elect to become pension plan contributors and who receive only a small non-contributory pension from the Company. We do not propose to argue the merit or otherwise of their decision not to contribute. Probably at the time there were factors which influenced their decision which we cannotathom today. However, the fact is each employee who did not elect to become a contributor relieved the railway of a considerable liability in respect of the Company's share of pensions which could have been paid on service subsequent to 1935. In the light of present-day circumstances we feel the Company has a moral obligation to increase minimum pensions and pay for the increase from current revenues. The cost of such increase can easily be justified by the savings the Company experienced as a result of their pension policy which denied noncontributors the benefit of the Company's share of pension costs. Today, enlightened management and, indeed, progressive legislation, treats the Company's share of pension costs as deferred wages. Since contributors receive a benefit from the company's share of pension costs, so should the non-contributors.

It is common knowledge that the Government of Canada has recently increased the pensions of its retired civil servants in recognition of the problems caused by continuing inflation. This action has been matched by the Governments of Ontario, Quebec and Alberta. In the private sector, Bell Canada, with a noncontributory pension plan, is paying supplementary pensions to retired employees to ease the effects of inflation. Although the Canadian National is a Crown corporation, we see little cause for difference in the treatment that is afforded a civil servant and an employee of a Crown corporation. If there is a difference, then railway employees can easily be compared to employees of Bell Canada, both of whom work in rate regulated industries.

1540

However, we do not wish to make our case on ability to pay. The whole matter should be considered in the light of what is just and

[Interprétation]

quate de ce Fonds soit faite et qu'il existe une raisonnable et équitable disposition de ce qu'on appelle «expérience surplus». Nous ajoutons que si le Fonds peut supporter l'augmentation des prestations comme résultat de «l'expérience surplus» les retraités qui ont contribué peuvent jouir des nouvelles prestations.

Le second point traite de la position des quelque 13,000 employés retraités qui ont choisi de ne pas contribuer au régime de pension et qui ne reçoivent qu'une petite pension de la compagnie. Nous ne désirons pas débattre le mérite ou non de leur décision de ne pas contribuer. A l'époque certains facteurs ont influencé leur décision. Cependant, le fait demeure que chaque employé qui a choisi de ne pas contribuer soulage la compagnie d'un passif considérable en regard des pensions que la compagnie aurait eu à payer pour tout service subséquent à 1935. A la lumière des circonstances présentes, nous croyons que la compagnie a l'obligation morale d'augmenter les pensions minimums et de verser cette augmentation à même ses revenus courants. Le coût d'une telle augmentation peut se justifier facilement par les économies effectuées par la compagnie. Aujourd'hui, les administrations modernes de même qu'une législation progressive considèrent la part que la compagnie consacre aux frais de pensions comme des salaires différés. Les cotisants et les non-cotisants devraient être traités de la même façon.

Il est notoire que le Gouvernement du Canada a récemment augmenté les pensions de ses fonctionnaires à la retraite à la suite des problèmes causés par l'inflation. Cette action a été imitée par les gouvernements de l'Ontario, du Québec et de l'Alberta. Dans le secteur privé, la société Bell Canada avec un régime de pension non-contributive, paie des suppléments de pensions à ses retraités afin de diminuer les effets de l'inflation. Bien que le Canadien National soit une société de la Couronne, nous ne voyons que peu de différence dans la façon de traiter un fonctionnaire et un employé d'une société de la Couronne. S'il existe une différence, l'employé des chemins de fer peut facilement être comparé aux employés de Bell Canada; les deux sociétés sont sujettes à des taux réglementaires.

Toutefois, nous ne désirons pas édifier notre cause sur l'habilité de payer. Toute la question devrait être considérée à la lumière de ce

[Text]

équitable. We realize, of course, that what we propose will place an additional financial responsibility on the Company and on its pension Trust Fund but we are of the opinion that the responsibility should be assumed; and if it is assumed, it will be of short duration only.

To this point we have dealt mainly with those employees who are covered by the various pensions plans of the Canadian National Railways and those who did not elect to contribute when the opportunity came in 1935, 1952 and in 1959.

Now we would like to discuss the position of those employees who are covered by The Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund, known as the ICR Plan. Under this plan, which to this day is separate and apart from the Canadian National Pension Plan, although the Intercolonial Railway is now part and parcel of the Canadian National Railways, the employees were required to pay into the plan $1\frac{1}{2}$ per cent of their monthly wages or salary. The ICR was required to match the employees' contributions up to but not exceeding the amount of \$100,000 in any one year.

At retirement the employee was paid a monthly allowance equal to $1\frac{1}{2}$ per cent of his average monthly pay in the eight years immediately preceding retirement for each year of service. In no case could the allowance be more than two-thirds of his monthly pay or less than \$20 per month. The allowance died with the pensioner. There was no provision for a widow's or dependent survivor's allowance. If the employee died while in service, his widow could be paid 90 per cent of the amount he had contributed but without interest. There is a real inequity here—one employee could die a month before retirement and his widow would get 90 per cent of his contributions. Another employee dies one month after retirement and his widow receives nothing. At the inception of the ICR Plan retirement age was 75. Until about 1925 the contribution of the Intercolonial and Prince Edward Island Railway and the employees were reasonably equal. Our information is that about that time without amendment to the Act, the Board of Directors, which evidently had the power to do so, arbitrarily set the retirement age at 65. As the number of employees increased and wages rose the employees' contributions increased while the ICR contributions remained at \$100,000. Even so, the fund was insufficient to pay the allowances called for and the Government had to pay the deficiency. In 1929 the ICR Plan was closed to new employees and thereafter such employees came under the CNR Plan.

[Interpretation]

qui est juste et équitable. Nous nous rendons compte que ce que nous proposons imposera un fardeau financier supplémentaire sur la compagnie et sur son Fonds de pension mais nous sommes d'avis que la responsabilité devra être assumée; et s'il en est ainsi elle le sera pour une courte durée.

Nous avons traité jusqu'ici surtout des employés qui bénéficient des divers régimes de pension des chemins de fer Nationaux du Canada et de ceux qui n'ont pas choisi de contribuer lorsqu'est venu l'occasion en 1935, 1952 et 1959.

Nous aimerions maintenant discuter de la position de ces employés sur la compétence de l'*Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund*, connu sous le nom de régime de l'I.C.R. En vertu de ce régime qui jusqu'à ce jour est distinct du régime de pension du Canadien National, en dépit du fait que le chemin de fer Intercolonial fait maintenant partie du CN. Les employés devaient verser à ce régime $1\frac{1}{2}$ p. 100 de leurs traitements ou salaires mensuels. Le régime de l'I.C.R. devait égaler la contribution des employés jusqu'au montant de \$100,000 mais pas plus tous les ans.

L'employé retraité recevait une allocation mensuelle égale à $1\frac{1}{2}$ p. 100 de la moyenne de son salaire mensuel pendant les huit dernières années et pour chaque année de service. En aucun cas l'allocation ne pouvait être supérieure aux deux tiers de son salaire annuel ou inférieure à \$20 par mois. Précisions que l'allocation se terminait au décès de l'employé et que la retraite et qu'aucune allocation n'était réservée à la veuve ni à toute autre personne dépendante. Advenant le décès d'un employé du temps de son emploi, sa veuve pouvait toucher une remise dans une proportion de \$1 p. 100 du montant contribué mais sans intérêt. Cette situation constitue véritablement une injustice—advenant le décès d'un employé à peine un mois avant sa retraite signifiait que sa veuve ne recevait absolument rien. Au tout début du régime de l'I.C.R. l'âge de la retraite avait été fixé à 75 ans. Jusqu'à peu près 1925, les contributions versées par les chemins de fer de l'I.C.R. et de l'I.P.-E. et celles de leurs employés respectifs étaient à peu près les mêmes. Les renseignements que nous possédons sont qu'à ce temps-là à peu près, et sans amendement à la loi, le conseil d'administration (qui était évidemment habilité à le faire) décidait d'une façon arbitraire de fixer l'âge de la retraite à 65 ans. Au fur et à mesure que le nombre des employés augmentait et que les salaires s'élevaient, les contributions augmentèrent tandis que les contributions de l'I.C.R. demeurèrent fixes

Texte]

Later on those under the ICR Plan were afforded the opportunity of transferring their equity in the ICR Plan to the CNR Plan provided they paid into that Plan an amount equal to 3½ per cent of their earnings for their entire period of service. To do so many were required to pay several thousands of dollars. Some did, others did not. Evidently they could not afford to do so. We understand some 200 employees transferred from the ICR Plan to the CNR Plan. The widows of some of those retired employees are now under the CNR Plan receiving 50 per cent of their deceased husband's pension. Conversely we understand there are some 290 widows of employees who were under the ICR Plan and who receive no allowance whatever, irrespective of the fact that their husbands paid 1½ per cent of their earnings into the ICR Plan for all the years of their employment. Presently there are some 275 pensioners who receive allowances under the ICR Plan; we are advised their average monthly pension cheque is \$146.23.

In conclusion, the Retired Railway Employees Association Inc., submits the following for consideration by your Committee:

1. Pension benefits should be increased 30 per cent for those married employees who are receiving a total of less than \$4,000 per annum, including contributory CNR pension and Old Age Security, and for single, widowed and widow pensioners receiving less than \$2,500 per annum. For those receiving pensions in excess of the amounts specified, the increase should be reduced on an appropriate graduated basis.

2. Pension benefits for those employees covered by the 1935 non-contributory plan should be increased by 30 per cent payable from current revenues of the Company.

3. Widows of employees who were non-contributors should be granted a pension allowance equal to 50 per cent of the

[Interprétation]

\$100,000. De ce fait, le Fonds ne suffisant pas au paiement des allocations exigées, le gouvernement dû s'en occuper. En 1929 le régime de l'I.C.R. est devenu inaccessible à tout nouvel employé et par la suite de tels employés contribuèrent au régime du C.N.

Plus tard, les employés qui contribuèrent au régime de l'I.C.R. se voyaient offerts l'occasion de transférer leur crédit du régime de l'I.C.R. à celui du CN moyennant cependant une contribution au régime de ce dernier dans une proposition de 3 p. 100 de leurs salaires comprenant toutes leurs années de service, ce qui, pour plusieurs employés, représentait un paiement de plusieurs milliers de dollars. Certains employés l'ont fait, tandis que pour d'autres évidemment, leurs moyens ne leur permettraient pas de le faire. Nous croyons comprendre qu'il y a eu en tout quelque 200 employés qui ont eu à transférer leurs contributions du régime de l'I.R.C. à celui du CN. Les veuves de certains de ces employés en retraite relèvent maintenant du régime du CN et elles reçoivent 50 p. 100 de la pension de leurs maris défunts. Par contre, nous croyons comprendre qu'il y a quelque 290 veuves de ces employés sous le régime de l'I.C.R. qui ne reçoivent aucune allocation en dépit du fait que leurs maris avaient contribué 1½ p. 100 de leurs salaires au régime de l'I.C.R. au cours de leurs années entières de service. Actuellement, il ya 275 employés retraités qui reçoivent des allocations en provenance du régime de l'I.C.R. et d'après les renseignements que nous possédons, la moyenne de leurs chèques mensuels de pension se chiffre à \$146.23.

En conclusion, notre Association soumet les recommandations suivantes à votre Comité:

1. Les bénéfices de pension pour les employés des CN qui sont mariés, qui reçoivent un total de moins de \$4,000 par an, comprenant leur pension contributive et la pension de vieillesse et de \$2,500 pour les célibataires, veufs ou veuves, devraient être augmentés de 30 p. 100. Pour ceux qui reçoivent des pensions au-delà de ces montants le surplus devrait être réduit d'après une base appropriée.

2. Les bénéfices de pensions pour les employés régis par le régime non-contributif de 1935, devraient être augmentés de 30 p. 100.

3. Les veuves d'employés non-contributaires devraient se voir accorder une allocation équivalente à 50 p. 100 de la pen-

[Text]

employee's pension. Payments to be made from the Company revenues.

4. The Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund Act be amended or some other action taken to ensure that the widows of the ICR employees be paid 50 per cent of the allowance received by their husbands after being retired. Such allowance to be paid until the death of the widow.

5. That the ICR Plan be reviewed and action taken to increase the allowances being paid at this time and in the future so as to bring them into line with the pension paid to retired employees of the Canadian National Railways as proposed.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sear. I would like to tell the Committee that those gentlemen will have to take their airplane at 4.40 p.m. so try to keep your questions as short as you can because I already have five members on my list here. I will start off with Mr. Guay from Lévis.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, d'abord je tiens à remercier les témoins de la présentation de leur mémoire qui est très bien préparé. Cependant, à la suite des conclusions auxquelles vous en venez, je voudrais savoir quel montant, en cents et en dollars, toutes ces augmentations représentent.

Mr. Sear: I find that a pretty difficult question to answer because we have not got the records of the CNR in order to answer that question. I could not answer that question accurately at all.

M. Guay (Lévis): Croyez-vous que le National Canadien, lorsqu'il viendra témoigner, de même que les autres compagnies de chemins de fer, pourront répondre à ces questions-là? C'est très important, pour nous du Comité, lorsque nous ferons nos recommandations à la Chambre, de savoir si cela représente \$30 millions ou \$100 millions.

Une voix: Monsieur Pouliot.

M. F.-A. Pouliot (Membre, président de la Canadian Pacific Railway Pioneers Association, Québec, (RREA affiliate)): Si les représentants du National Canadien sont prévenus à l'avance, ils pourraient, il me semble, préparer ces chiffres.

M. Guay (Lévis): Bien, je pense qu'ils vont lire les comptes rendus du Comité et c'est pour cette raison que j'ai posé la question, monsieur Pouliot.

[Interpretation]

sion de l'employé. Les revenus de compagnie devraient servir à cette fin

4. Que l'Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees Provident Fund Act soit amendé ou autre action prise afin que les veuves d'employés de l'I.C.R. soient payées 50 à 100 de l'allocation reçue par leurs maris après leur retraite, allocation à être payée jusqu'au décès de la veuve.

5. Que le régime de l'I.C.R. soit ré-examiné et des mesures prises pour augmenter les allocations qui sont payées présentement et à l'avenir, afin de les placer au même niveau des pensions payées aux employés retraités du Canadien National.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Sear. J'aimerais dire au Comité que ces messieurs doivent prendre leur avion à 440, essayez donc d'être aussi brefs que possible dans vos questions car j'ai le nom de 5 députés sur ma liste. Nous allons commencer par M. Guay de Lévis.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, first of all I want to thank the witnesses for their briefings. It has been very well prepared. However, with regard to the conclusions you draw from your brief, I should like to know how much dollars and cents all these increases would represent.

M. Sear: Je trouve que cette question est très difficile à répondre, car nous n'avons pas les dossiers du Canadien National pour pouvoir vous donner la réponse. Je ne saurais répondre de façon précise à cette question.

Mr. Guay (Lévis): Do you believe that the CNR, when it comes to testify before us, like the other railway companies, will be able to answer these questions? For us in the Committee it is very important if we make our recommendations to the House to know whether it represents \$30 million or \$100 million.

An hon. Member: Mr. Pouliot.

Mr. F. A. Pouliot (Member, president Canadian Pacific Railway Pioneers Association, Québec (RREA affiliate)): If the representatives of CNR are informed before hand, think they would prepare these figures.

Mr. Guay (Lévis): Well, I think they are going to read the proceedings of the Committee and this is why I have asked this, Mr. Pouliot.

[Texte]

M. Pouliot: Nous n'avons pas accès aux dossiers, pour savoir exactement combien il y a de pensionnés et quelle est la moyenne des pensions payées, etc. Ils ont tous les chiffres, nous ne pouvons rien donner de précis.

b 1550

Mr. Sear: I could not give you an accurate answer on that; I do not know how much it would cost in dollars. Do you have any idea Frank?

Mr. Guay (Lévis): D'après vous, qui paierait ces augmentations? Est-ce qu'on prendrait l'argent de la caisse de réserve? Au sujet de la pension minimale, vous dites dans votre mémoire, je ne me souviens pas à quelle page, que c'est la compagnie qui devrait payer pour ceux qui reçoivent la pension minimale mais qui devrait payer pour augmenter l'autre pension?

M. Pouliot: Le mémoire soutient que la caisse de réserve devrait être réévaluée parce qu'elle a pris une plus-value au cours des dernières années. Si cette prétention est fondée, il devrait y avoir de l'argent pour augmenter les pensions de façon égale à l'augmentation du coût de la vie depuis dix ans. Nous venons demander quelque chose pour ces vieux pensionnés qui sont à leur retraite depuis 18 ans et plus et qui touchent de très petites pensions. Nous prétendons que si la caisse est réévaluée en tenant compte de l'augmentation qu'il y a depuis quelques années, l'argent est là. En ce qui concerne les 3,000 personnes qui ne contribuent pas, c'est une autre paire de manches...

M. Guay (Lévis): Oui.

M. Pouliot: ...mais nous prétendons que la compagnie s'est exemptée d'un passif. Elle n'a pas eu à payer la moitié qu'elle aurait dû payer si ces gens avaient contribué. L'argent devrait donc se trouver dans la caisse, mais il n'est pas logique de le prendre dans la caisse. Il faudrait qu'il provienne des revenus courants.

M. Guay (Lévis): D'après vous, lorsque l'on parle de \$1,400 millions, ou de \$700 millions environ tout dépend de quel côté l'on se place, qui constitue la caisse de réserve, quelle proportion approximative de la pension les personnes qui sont déjà à leur pension a été payée par ceux qui sont déjà des pensionnés?

M. Pouliot: Encore une fois la compagnie serait en mesure de fournir ces chiffres. Nous avons toujours compris que la compagnie versait à peu près le montant que les

[Interprétation]

Mr. Pouliot: We have no way to get to the records in order to know exactly how many pensioners there are and what is the average of the pensions paid, etc. They have all the figures. We cannot give a precise information.

M. Sear: Je ne pourrais vous donner une réponse exacte sur ce point; je ne sais pas quel en serait le coût en dollars. en avez-vous une idée, monsieur Pouliot.

Mr. Guay (Lévis): In your opinion who would pay for these increases? Would the money be taken from the reserve fund? In regard to the minimum pension—you say in your brief, I do not remember on what page that the company would have to pay for those receiving the minimum pension but in order to increase the other pension, who would have to pay for it?

Mr. Pouliot: The brief supports that the reserve fund should be re-evaluated because it has increased in value in the past few years. If this claim is well-founded, then there should be money available in order to increase the pensions in a way that would be equal to the increase in the cost of living in the last ten years. Therefore we are coming here to ask for something for the old retired people, those who retired 18 years or more ago and who have a very small pension. Our claim is that if the fund is re-evaluated by taking into account the increase there has been in the past few years, there is enough money there. Now with regard to the 13,000 non-contributors, that is an entirely different story...

Mr. Guay (Lévis): Yes.

Mr. Pouliot: ...entire claim that the company has exempted itself from a debt. It did not have to pay half of what it should have paid if these people had contributed. The money should then be in the fund, but it is not logical to take it from there. It should come from current income.

Mr. Guay (Lévis): In your opinion when we speak of \$1,400 million or of about \$700 million, it depends on which side of the fence you are, which is the reserve fund, what would be the approximate proportion of the pension of persons who are already retired was paid by those who are already pensioners?

Mr. Pouliot: Once again, the company will be in a position to be able to supply the figures. We have always understood that the company paid approximately the same amount

[Text]

employés payaient. C'est six d'un côté et six de l'autre. Ainsi la moitié du \$1,400,000 vient des employés.

M. Guay (Lévis): La question que je demande, monsieur Pouliot, est la suivante: quelle partie cela représente-t-il? Sur les \$700 millions qui ont été donnés par les employés quelle partie a été versée par ceux qui sont déjà des pensionnés? D'après mon idée, la grande partie de l'argent qui se trouve dans la caisse de retraite provient de l'argent des plus vieux qui ont commencé à payer en 1935 et qui ont pris leur pension depuis quelques années.

M. Pouliot: C'est possible. Malheureusement nous n'avons pas accès à certains chiffres que la compagnie possède.

M. Guay (Lévis): Une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. D'après vous, quelle serait la meilleure façon, pour nous de procéder?

M. Pouliot: Le mémoire se fonde sur une question d'équité. Nous avons cité des cas où le gouvernement fédéral a augmenté les pensions de ses propres employés de 2 p. 100 à 42 p. 100, si je ne fais erreur. Vous voyez que ce que nous demandons est très modeste: pour les gens mariés, nous demandons que leur pension actuelle du CNR soit augmentée de façon à ce que la pension du CNR et la pension de vieillesse équivalent au moins à \$4,000; et pour les célibataires, veufs ou veuves, à \$2,500. Nous prétendons que le coût de la vie a augmenté d'au moins 30 p. 100 depuis 10 ans. Les pensionnés qui touchent une pension depuis 18 ans ont un peu souffert de l'augmentation du coût de la vie dans les huit autres années également; le 30 p. 100 ne représente pas toute l'augmentation du coût de la vie depuis 18 ans.

M. Guay (Lévis): Vous seriez satisfait, je pense, et les pensionnés en général le seraient, si le Comité recommandait que la caisse de retraite soit réévaluée pour les pensionnés.

M. Pouliot: C'est une des demande qui figurent au mémoire.

M. Guay (Lévis): Ce serait une des recommandations qui je pense plairait le plus aux pensionnés.

M. Pouliot: Étant donné l'augmentation du coût de la vie et le précédent posé par d'autres organismes, sur le plan humanitaire, elle devrait être augmentée.

Le président: Monsieur Trudel.

[Interpretation]

as the employees; it is six on one side and the same amount on the other side. So then on half of the \$1,400 million has been contributed by the employees.

Mr. Guay (Lévis): But the question I am asking, Mr. Pouliot, is this: what proportion does this represent? Let us say, \$700 million were contributed by the employees. Now what part of this money was paid by those who are already retired? In my own opinion the great proportion of the money now in the pension fund is the money of those who are older, who started paying in 1935 and have been pensioners for some years now.

Mr. Pouliot: It is possible. Unfortunately we have no access to some figures of the company.

Mr. Guay (Lévis): My last question now Mr. Chairman, if you will allow me. In your opinion, what would be the best way for us to proceed?

Mr. Pouliot: The brief is based on a question of equity. We have quoted cases in which the federal government increased the pension of its own retired employees, from 2 to 42 per cent, if I am right. You see that what we are asking for is very modest: for married people we ask that their present pension from the CNR be increased so that the CNR pension and the Old Age Pension for married people will be at least \$4,000; for single people and widows, at least \$2,500. We claim that the cost of living has increased by at least 30 per cent in the last 10 years. So those who have been retired for about 18 years have slightly suffered from the increase in the cost of living in the other eight years; and the 30 per cent do not represent the entire increase in cost of living in the last 18 years.

Mr. Guay (Lévis): You would be satisfied, I think, and pensioners in general would be satisfied if the Committee were to recommend that the pension fund be re-evaluated with regard to pensioners?

Mr. Pouliot: This is one of the things we ask in the brief.

Mr. Guay (Lévis): But his would be one of the recommendations which I think, would please the pensioners most?

Mr. Pouliot: With respect to the increase in the cost of living and the precedent created by other organizations, on a humanitarian basis it should be increased.

The Chairman: Mr. Trudel.

[Texte]

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Here are the names of those who wish to ask questions: Mr. Skoberg, Mr. Thomas, Mr. Turner, Mr. Robinson, Mr. Trudel, you have the floor now.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. Très brièvement, parce que M. Guay a posé plusieurs questions que je désirais poser, combien de pensionnés représente votre association?

Mr. Sear: Between 25,000 and 30,000.

M. Trudel: Vous avez mentionné dans votre mémoire que ceux qui avaient pris leur pension il y a quelques années, avaient une moyenne de dix ans. Au lieu de se servir des cinq meilleures années, on se servait des dix dernières années. Est-ce que vous pourriez dire au Comité quelle perte de pension cela représente? Avez-vous pu le calculer?

Mr. Sear: It means the difference in the pension is based on ten years instead of five; I could say 20 per cent anyway.

Mr. Trudel: It would be at least a 20 per cent loss to the pensioners.

Mr. Sear: Yes, on the ten-year policy.

Mr. Trudel: The averaging on ten years instead of five years.

Mr. Sear: Yes.

Mr. Trudel: Has your organization made any representation to the General Chairmen on the Board so that the representations you are now bringing forth before the Committee could have been heard at some time or another in the past? Did you ever attempt to get some relief through the Board of General Chairmen?

Mr. Sear: Yes, we have. We attempted to get some relief from them but we did not get anywhere with it at that time.

Mr. Trudel: Did you make representation in more than one instance?

Mr. Sear: No no. In the brief presented by the General Chairmen's Association yesterday, I listened to part of it—you know at one time we asked if they would give us a hand-out on this half of 1 per cent—I understand why they did not do it; they are not in accord with that \$300 million taken from the surplus fund.

[Interprétation]

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Si vous me le permettez, je vais vous donner les noms des députés qui désirent poser des questions: MM. Skoberg, Thomas, Turner et Robinson. Monsieur Trudel, vous avez la parole.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Very briefly because Mr. Guay asked some of the questions I was going to ask, how many pensioners does your Association represent?

M. Sear: Entre 25,000 et 30,000.

Mr. Trudel: You mentioned in your brief at one point that those who had retired and received a pension a few years ago had an average of ten years. Instead of using the best five years of service for pension purposes they used the last ten years of service. Could you tell the Committee how much of a loss in pension this represents? Were you able to calculate this?

M. Sear: Il faut conclure que la différence de pension se fonde sur dix années au lieu de cinq; je dirais au moins 20 p. 100 au pied levé.

M. Trudel: Ce serait une perte d'au moins 20 p. 100 pour les retraités.

M. Sear: Sur la base de dix ans.

M. Trudel: Si vous prenez une moyenne de dix ans plutôt que cinq?

M. Sear: Oui.

M. Trudel: Est-ce que votre organisation a formulé des instances aux présidents du Conseil afin que les observations que vous formulez maintenant devant le Comité auraient pu être entendues à un moment donné par le passé? Avez-vous déjà essayé d'obtenir de l'aide grâce au Conseil des présidents?

M. Sear: Oui monsieur. Nous avons essayé d'obtenir leur assistance mais nous n'avons pas réussi à ce moment-là.

M. Trudel: Avez-vous formulé des instances plus d'une fois?

M. Sear: Non. Dans le mémoire présenté par l'Association des présidents hier, j'en ai écouté une partie—vous savez qu'à un certain moment nous leur avons demandé de nous donner $\frac{1}{2}$ p. 100—je comprends pourquoi ils ne l'ont pas fait d'ailleurs. Ils ne sont pas d'accord avec le retrait de 300 millions de dollars du fond de réserve.

[Text]

Mr. Trudel: In other words, you got no satisfaction from them regarding your representations.

Mr. Sear: No.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I am sure all of us sincerely regret that Mr. Chase could not be here. I am positive he is looking forward to this hearing at this particular time. Further to Mr. Trudel's questions, Mr. Sear, what representation has your pension association made to the Canadian National management in regard to improvements in your plan?

Mr. Sear: In this plan here?

Mr. Skoberg: under the plans that your various people are confronted with right now.

Mr. Sear: This is the first time we have made any representation in so far as the railways are concerned. We were to meet them but we are meeting this Committee instead now.

Mr. Skoberg: But in the past, do you know if there have been meetings with the Canadian National management in regard to pensions generally for those already on pension?

Mr. Sear: Not through our Association. They have been made generally in other ways, but not through a combined association.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me whether or not your Association has been in contact with the President of the Canadian National in regard to making the plan negotiable, and if so, what was your opinion in that particular regard?

Mr. Sear: The Association as such has not been in contact with the President of the Canadian National Railway but our chairmen have been in contact with them.

Mr. Skoberg: Do you know whether this question was asked by the President, whether or not the plan should be negotiable and also that the pensioner should have representation on the pension board?

Mr. Sear: Yes, I understand our chairmen made representation to Mr. MacMillan and he referred it to this Committee here.

Mr. Skoberg: Who reported to this Committee? Do you mean Mr. Chase?

[Interpretation]

M. Trudel: Vous n'avez donc eu aucun satisfaction en ce qui concerne vos instances.

M. Sear: Non.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Nous regrettons tous, monsieur Sear, que M. Chase ne puisse être ici. Je suis sûr qu'il attend beaucoup de cette séance. Monsieur Sear, à la suite des questions de M. Trudel, quelles instances votre association a-t-elle formulées à la direction du Canadien National pour améliorer le régime?

M. Sear: Le régime actuel?

M. Skoberg: En vertu des régimes auxquels vos gens ont à faire face maintenant.

M. Sear: C'est la première fois que nous formulons des instances pour ce qui est de gens des chemins de fer. Nous devons le rencontrer, mais nous sommes ici devant votre Comité à la place.

M. Skoberg: Par le passé, savez-vous s'il y eu des réunions avec la direction du Canadien National à propos des pensions pour ceux qui étaient déjà à leur retraite?

M. Sear: Non, pas par l'entremise de notre Association, mais des instances ont été formulées de façon générale de d'autres façons mais non pas par une association qui groupait les retraités.

M. Skoberg: Pouvez-vous nous dire si votre association a été en contact avec le président du Canadien National afin de rendre le régime négociable et, si oui, quelle a été votre opinion à cet égard?

M. Sear: L'association comme telle n'a pas communiqué avec le président du Canadien National, mais notre président a tout de même entré en contact avec lui.

M. Skoberg: Savez-vous si cette question a été posée par le président, à savoir si le régime devrait être négociable et si les retraités devraient être représentés à la Commission des pensions?

M. Sear: Oui, je crois comprendre que notre président a formulé des instances à M. MacMillan qui nous a reportés à votre Comité.

M. Skoberg: Qui a fait le rapport à votre Comité? Monsieur Chase?

Texte]

Mr. Sear: Yes, that this negotiating committee would report to the parliamentary committee in so far as the railway was concerned.

Mr. Skoberg: Well, that point is okay. In our recommendations, under paragraph 2, you have suggested that pension benefits for those employees covered by the 1935 non-contributory plan should be increased by 30 per cent. How little could that mean? Are there many of those people now on a \$25 pension? In effect, using the 30 per cent figure, this could mean a \$7.50 increase.

Mr. Sear: Yes, there are quite a few of them.

1600

Mr. Skoberg: Then would you agree with me, Mr. Sear, that a percentage increase, as usual, is one hell of a way to try to give an increase to anybody because the low income people get poorer and the other ones get richer?

Mr. Sear: Well, yes. There are 13,000 or something of them here I think I saw that are non-contributory.

Mr. Skoberg: Are you aware that many of the briefs we have had before us have suggested a lump sum increase for those already on pension and then an escalator clause following that in order to keep up with the increased cost of living?

Mr. Sear: Yes, I am aware of that.

Mr. Skoberg: Would you subscribe to that view of some of the representations that have been made to this Committee?

Mr. Sear: With the escalator clause?

Mr. Skoberg: Plus a lump sum instead of a percentage increase?

Mr. Sear: Oh, I do not know. I think I would go along with the percentage increase.

Mr. Skoberg: In other words you would still go along with the idea of those on very, very low income on pension getting the very low increase of anything that may be derived from any recommendations?

Mr. Sear: Well, it would depend what the lump sum would be.

Mr. Skoberg: I will pass, Mr. Chairman. Thank you.

[Interprétation]

M. Sear: Oui, que le comité de négociations ferait rapport au comité parlementaire pour ce qui est des chemins de fer.

M. Skoberg: Très bien, ça va. Dans vos recommandations, au paragraphe 2, vous proposez que les prestations de pension pour ces employés couverts par le régime non contributif en 1935 soient augmentées de 30 p. 100. Que faut-il en conclure? Y en a-t-il beaucoup qui ont une pension de \$25 maintenant? En fait, en utilisant le chiffre de 30 p. 100, on pourrait vouloir dire qu'il s'agit d'une augmentation de \$7.50.

M. Sear: Oui, il y en a plusieurs effectivement.

M. Skoberg: Vous admettez avec moi, monsieur Sear, qu'une augmentation proportionnelle est une drôle de façon d'augmenter les revenus d'une personne parce que les gagne-petit restent pauvres et les autres deviennent plus riches.

M. Sear: En effet. Il y en a environ 13,000 d'entre eux qui ne participent pas au régime.

M. Skoberg: Saviez-vous que dans un grand nombre de mémoires qu'on nous a présentés, on a proposé une augmentation globale à l'intention des retraités actuels ensuite, une clause d'indexation pour tenir compte de l'augmentation du coût de la vie.

M. Sear: Oui, je le sais.

M. Skoberg: Seriez-vous d'accord à ce sujet, compte tenu des propositions formulées devant ce Comité?

M. Sear: Pour ce qui est de la clause d'indexation?

M. Skoberg: Plus un montant global tenant lieu d'une augmentation proportionnelle?

M. Sear: Je ne le sais pas. Je serais volontiers d'accord avec l'augmentation proportionnelle.

M. Skoberg: Autrement dit, vous seriez d'avis que les retraités dont les revenus sont très très faibles obtiennent la plus faible des augmentations qui pourraient être le résultat de recommandations?

M. Sear: Tout dépendrait de la valeur du montant global.

M. Skoberg: J'ai terminé, monsieur le président. Merci.

[Text]

The Chairman: Mr. Thomas (Moncton).

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, just one or two brief questions, Mr. Sear, to clarify a few points in my mind. Your Association is the Retired Railway Employees Association. Is that right?

Mr. Sear: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Do you represent all retired railway employees right across the country?

Mr. Sear: Yes, from coast to coast.

Mr. Thomas (Moncton): From coast to coast, but you are rerepresenting one particular branch, the Quebec Branch?

Mr. Sear: We are representing the branches on a national scope.

Mr. Thomas (Moncton): I am asking this question, Mr. Sear, because something has been bothering me through all these hearings. Mention has been made of various plans, the 1935 plan, the 1959 plan, the revised 1962 plan, whatever it was, but never any mention of the old Intercolonial, ICR, the Provident Plan up until now. This has disturbed me because I wondered why this had never been mentioned because I think most of the people in my area, the Moncton area, are members or most of the Provident Plan members would be in the Atlantic area. Is that not correct?

Mr. Sear: This plan was mentioned when the Committee met here on March 24. It was brought up at that time, the Intercolonial submission.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but none of the other briefs we have had so far have made any mention of the Provident Plan of the old ICR plan?

Mr. Sear: No.

Mr. Thomas (Moncton): I wondered why they seem to be the forgotten pensioners but you represent that group?

Mr. Sear: We represent that group.

Mr. Thomas (Moncton): Further to what Mr. Skoberg asked you. How many of those 275 who are still drawing pensions would be drawing the minimum of \$20? Are there quite a few in that category?

Mr. Sear: That would still be drawing the \$20?

[Interpretation]

Le président: Monsieur Thomas (Moncton).

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je ne veux poser qu'une ou deux brèves questions à M. Sear, pour éclaircir certains points. Votre organisation s'appelle l'Association des employés des chemins de fer à la retraite, n'est-ce pas?

M. Sear: Oui.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous représentez tous les employés des chemins de fer à la retraite d'un bout à l'autre du pays?

M. Sear: Oui, dans tout le pays.

M. Thomas (Moncton): Toutefois vous représentez une section particulière, la section de Québec?

M. Sear: Nous représentons les sections sur une base nationale.

M. Thomas (Moncton): Je vous pose cette question, monsieur Sear, parce qu'un fait m'a intrigué au cours de ces audiences. On a parlé de divers régimes de retraite, celui de 1935, celui de 1959 et le régime modifié de 1962, mais il n'a jamais été question de l'ancien Intercolonial, l'ICR ni du régime Provident. J'en ai été fort surpris qu'il n'en ait jamais été question parce que la plupart des employés de ma région, la région de Moncton, en sont membres et ainsi la plupart des membres du régime Provident résideraient dans la région de l'Atlantique?

M. Sear: Il a été question de ce régime lors de la séance du 24 mars. La compagnie Intercolonial a présenté un mémoire à ce moment-là.

M. Thomas (Moncton): C'est vrai, mais aucun des mémoires qu'on nous a présenté jusqu'ici n'a parlé du régime Provident ou de l'ancien régime ICR.

M. Sear: Non.

M. Thomas (Moncton): Je me demandais pourquoi on semblait oublier un groupe de retraités que vous représentez cependant?

M. Sear: En effet nous représentons ce groupe.

M. Thomas (Moncton): Pour enchaîner la question de M. Skoberg, combien des 275 personnes qui bénéficient encore du régime reçoivent le minimum de \$20? Sont-ils nombreux dans cette catégorie?

M. Sear: Ceux qui reçoivent encore \$20?

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): Or the minimum, the minimum was \$30, was it?

Mr. Sear: Well, it says here 290 widows.

Mr. Thomas (Moncton): Yes. We have had suggestions that the pension should be raised at least to some sort of a bare minimum living allowance, anywhere from \$85 to \$100 a month. Do you still think that you as a pensioner drawing \$30 a month would be satisfied with a 30 per cent increase of \$9?

Mr. Sear: Well, it is just as I said to Mr. Skoberg, I have not heard the maximum that it would be raised to as a lump sum. What would the lump sum be?

Mr. Thomas (Moncton): Well, it has been suggested in other briefs that it be ..

Mr. Sear: \$85.

Mr. Thomas (Moncton): ...\$85 for noncontributors and \$100 for contributors. I questioned Mr. Clements on this. My point is why should there be any distinction between a noncontributor and a contributor? If one is entitled to \$100 they all are and I think your brief seems to support this. Mr. Clements took exception to this. He said no that, he thought the contributor should be entitled to a larger pension than the noncontributor but I ask you now is your brief stating that the noncontributors should be entitled to the same treatment as a contributor?

Mr. Pouliot: If I may be permitted sir, I would like to answer that question. When we prepared this brief some time ago we gave that point a lot of consideration. We came to the conclusion, Mr. Thomas, that the man who worked for 20, 30 or 40 years and did not contribute should have that money today if he has not spent it. We did not feel that we could put him on the same basis as a contributor because they were contributors. The noncontributor should have the money if he has not spent it. There is a difference there and that is why we are not asking for as much for the noncontributor because, as I say, when he did not contribute, he did not put out the money, and if he did not spend it, he still has it, but he should not be on the same

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Ou encore le minimum, qui était de \$30, n'est-ce pas?

M. Sear: Je dirais que 290 veuves le reçoivent encore.

M. Thomas (Moncton): Oui. On a proposé de brousser le montant de la pension pour qu'il représente au moins une sorte d'allocation de subsistance minimale, somme située entre \$85 et \$100 par mois. Pensez-vous qu'un retraité qui retire \$30 par mois pourrait se contenter d'une augmentation de 30 p. 100, autrement dit de \$9?

M. Sear: Comme je viens de le dire à M. Skoberg, je ne suis pas au courant de la valeur de la somme globale. Quelle serait donc cette somme?

M. Thomas (Moncton): Dans d'autres mémoires, on a mentionné qu'elle pourrait être...

M. Sear: \$85.

M. Thomas (Moncton): \$85 pour les non-cotisants et \$100 pour les cotisants. Je me suis renseigné auprès de M. Clements à ce sujet. Je me demande pourquoi on fait une distinction entre les cotisants et les non-cotisants? Si un groupe a droit à \$100, tous les intéressés y ont droit, et je pense que c'est ce que vous renseigné auprès de M. Clements à ce sujet. Je me demande pourquoi on fait une distinction entre les cotisants et les non-cotisants? Si un groupe a droit à \$100, tous les intéressés y ont droit, et je pense que c'est ce que vous semblez dire dans votre rapport. M. Clements a soulevé des objections. Il n'était pas d'accord à ce sujet, il était d'avis que le cotisant devrait bénéficier d'une pension plus considérable que le non-cotisant, et maintenant je vous demande si dans votre mémoire, vous êtes d'avis que les non-cotisants reçoivent le même traitement que les cotisants?

M. Pouliot: Si vous me le permettez, monsieur, je répondrai à votre question. Nous avons soigneusement étudié ce problème au moment de la rédaction du mémoire et nous avons conclu que la personne qui avait travaillé pendant 20, 30 ou 40 ans et n'avait pas versé de cotisation, devrait aujourd'hui disposer de l'argent qu'elle n'a pas versé, si elle ne l'a pas dépensé. Nous n'avons pas cru qu'il fallait les considérer sur le même pied que les cotisants. Il y a une différence entre les deux catégories d'employés et c'est pourquoi nous ne demandons pas la même somme pour ces deux groupes parce que l'un d'eux n'a pas versé de cotisation et cet argent qu'il n'a pas versé, il en bénéficie encore s'il ne l'a pas dépensé. Un certain nombre d'employés n'ont

[Texte]

footing. He lay in his bed as a noncontributor with all the risks that it called for and he had three opportunities to pay up and join up, which he passed up.

Mr. Thomas (Moncton): Well, yes, this is true, sir, but I think we are discussing something more here than an adjustment on a dollars and cents basis. I think what is being asked for the pensioners is some sort of a minimum living allowance. Therefore, in my books it does not matter whether that man contributed or not, he is entitled to a minimum living allowance. This is why I raised the question with Mr. Clements. I said that if \$100 is considered a bare minimum, the non-contributor should get that as well as the contributor. We are not discussing insurance, we are discussing, you might say, welfare benefits.

Mr. Sear: Then you are being penalized for being a contributor, if the noncontributor gets the same? Of course, if the noncontributor has the years of service before 1935, all he could expect would be his service pension, not including his basic pension, but that is all he could expect insofar as pension is concerned now. I know of several cases where that does not amount to any more than about, we would say, \$48 a month. That is his service pension, that I am talking about now.

Mr. Thomas (Moncton): I have a final question, Mr. Chairman. You are requesting that these widows of Provident plan pensioners, who are not drawing any pension at all now be placed on the same footing as...

Mr. Sear: Are you speaking of the ICR plan?

Mr. Thomas (Moncton): Yes, the ICR plan.

Mr. Sear: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): ...that they be placed on exactly the same footing as the other three plans whether that be 50 per cent at present or 75 per cent, whatever might be suggested. Is that your position?

Mr. Sear: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Sear, you are former General Chairman of the Brotherhood of Locomotive Engineers? Is that correct?

Mr. Sear: That is right.

[Interpretation]

pas voulu contribuer avec tous les risques que cette situation comportait, et à trois reprises ils ont eu l'occasion d'adhérer au régime, mais ils n'ont rien fait.

M. Thomas (Moncton): C'est vrai ce que vous dites, monsieur, mais nous discutons d'un problème plus important qu'une question de dollars ou de cents. On veut donner aux retraités une sorte d'allocation de subsistance minimale. En somme, il importe peu que tel employé ait ou n'ait pas contribué, il a droit à une allocation de subsistance minimale. J'ai dit à M. Clements que si la somme de \$100 était considérée comme un montant minimum on devrait le verser aussi bien aux non-cotisants qu'aux cotisants. Ce n'est pas tellement une question de prime qu'une question de prestation de sécurité sociale.

M. Sear: Si les non-cotisants reçoivent le même traitement que les cotisants, ces derniers sont donc pénalisés. Bien entendu, si les années de service du non-cotisant sont antérieures à 1935, il peut espérer obtenir une pension de service, ce qui ne comprend pas la pension de base, mais c'est tout ce qu'il peut espérer obtenir. Je connais bien des cas où cette somme ne dépasse pas \$48 par mois pour ce qui est de la pension pour les années de service.

M. Thomas (Moncton): Une dernière question, monsieur le président. On demande que les veuves d'employés sous le régime Provident et qui ne reçoivent pas de pension soient placées sur le même pied...

M. Sear: Parlez-vous du régime ICR?

M. Thomas (Moncton): Oui.

M. Sear: Bon.

M. Thomas (Moncton): ...que ceux qui bénéficient des trois autres régimes, qu'il s'agisse de 50 p. 100 actuellement ou de 75 p. 100 comme on le recommande. N'est-ce pas ce que vous proposez?

M. Sear: Oui.

M. Thomas (Moncton): Merci.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London East): Monsieur Sear, vous avez déjà été président général de la société dite *Brotherhood of Locomotive engineers*, n'est-ce pas?

M. Sear: C'est vrai.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Mr. Chase was a former I believe they called them Grand Chief or former president of the Association in Canada. Is that right?

Mr. Sear: Assistant Grand Chief.

Mr. Turner (London East): How long were you a General Chairman?

Mr. Sear: Almost five years.

Mr. Turner (London East): Naturally you negotiated contracts on behalf of the Brotherhood of Locomotive Engineers and the CNR?

Mr. Sear: Right.

Mr. Turner (London East): At any time during these negotiations did you try to negotiate the pension plan?

Mr. Sear: No.

Mr. Turner (London East): Why?

Mr. Sear: It seemed that some years ago, not too far back, anyone who was in active service did not pay too much attention to what the pensioners were getting. They were taken up with what the men on active service should get.

Mr. Turner (London East): Are you aware that the Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen tried to bargain the pension years ago, I forget the date, but they could not get any support and your union who had most of the men going on pension at that time certainly should have supported them or we would not be here today?

Mr. Sear: Well, of course, I see what you are coming at now. When the 1935 plan was introduced, we were all in accord with that and supported it, but I thought you said in your sessions as a committee. Yes, there was nothing said about it at any of the committees.

Mr. Turner (London East): As far back as 1949, I know hundreds of railway employees who tried to get something going on the pension and it was useless. Therefore they feel now that the unions during the past 20 years have let the boys down.

Mr. Sear: I would not say that. It was thought at the time that when the General Committee of Adjustment met there was nothing like that on the agenda but the pension plan had been adopted and was enforced by the pension board and the pension board directors. They were looking after it.

[Interprétation]

M. Turner (London East): Je pense que M. Chase était considéré comme le grand chef ou le président de l'association au Canada?

M. Sear: Le grand chef adjoint.

M. Turner (London East): Pendant combien de temps avez-vous été président général?

M. Sear: Pendant tout près de cinq ans.

M. Turner (London East): Vous avez dû évidemment négocier des conventions collectives au nom de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* et du Canadien National?

M. Sear: C'est vrai.

M. Turner (London East): Au cours de ces négociations, avez-vous tenté de négocier l'établissement d'un régime de pension?

M. Sear: Non.

M. Turner (London East): Pourquoi?

M. Sear: Il y a un certain nombre d'années, pas très longtemps en somme, les travailleurs actifs se préoccupaient assez peu du sort des retraités. Ils se préoccupaient surtout de leur propre sort.

M. Turner (London East): Saviez-vous que la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* avait déjà essayé de négocier l'établissement d'un régime de pension, je ne sais plus en quelle année au juste, mais que personne ne l'avait appuyée et que votre syndicat dont un grand nombre de membres allaient prendre leur retraite, aurait dû les appuyer à ce moment car nous ne serions pas ici aujourd'hui?

M. Sear: Je vois à quoi vous voulez en venir. Lorsque le régime a été établi en 1935, nous étions d'accord et nous l'avons appuyé. Je pensais que vous vouliez parlé des séances de notre comité. En effet, rien n'a été dit à ce sujet à l'une ou l'autre des réunions.

M. Turner (London East): Je sais qu'en 1949, il y avait déjà des centaines de cheminots qui essayaient d'obtenir une pension, mais leurs efforts étaient inutiles. Ils sont maintenant d'avis que les syndicats les ont oubliés au cours des 20 dernières années.

M. Sear: Je ne suis pas tout à fait d'accord. Lorsque le Comité général de rajustement s'est réuni, ces sujets n'étaient pas inscrits à l'ordre du jour, mais le régime de pension avait déjà été adopté par les directeurs de la Commission des pensions et il était déjà en vigueur.

[Text]

●1610

Mr. Turner (London East): Well, Mr. Smith who is President of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers believed that, too. He has checked in since this Parliamentary Committee has been sitting and he has stated in his brief:

We have now been assured, both by qualified lawyers and the federal Department of Labour, that no legislative revision is required to have the CN pension plan included on the list of bargaining issues during contract negotiations.

During your service as a General Chairman you also have a legislative representative in the engineers. You do mean to tell me that nobody looked at this situation after 20 years?

Mr. Sear: It may have been looked into. I expect it was, but it was not looked into in so far as a general committee of adjustment was concerned.

As I said before, the plan was set up. There was a board set up, and a board of directors to look after it, and it was taken for granted that was what was being done. The men were contributing to the pension right along.

Mr. Turner (London East): But do you not think that the union should be the watchdogs of the members' pension funds?

Mr. Sear: Yes, and they were the watchdogs. Wait until I start from the beginning now and we will get around to this question.

When the 1935 plan was first introduced, and the men were becoming of pension age, they made inquiries as to what pension they might receive when they retired at the age of 65. In order to get the information they went to Montreal and got it from the Pension Superintendent there, and his staff. They were told approximately what they would get when they took their pensions in 1965. I will make this kind of home-like, this answer of mine to your question. They were told what they would get when they were superannuated in 1965, so the pensioners go home, and they say, "Well, here is what we are going to get, we will have to cut our cloth accordingly, so much per month."

This went on all right for about five or six years. They were content with what they were getting. After about five or six years, although they got the same amount of money on their cheque, what they said they would get and what their contributions gave them, that part of their 100 cents to \$1 began to

[Interpretation]

M. Turner (London East): C'est également ce que croit M. Smith qui est président de la *Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers*. Voici ce qu'il disait dans son mémoire présenté à notre Comité:

Des avocats compétents et le ministère du Travail du Canada nous ont assuré qu'aucune réunion législative n'était nécessaire pour que le régime de pension du Canadien National fasse partie des sujets de négociations lors de la négociation des conventions.

Pendant que vous étiez président général vous aviez un représentant législatif parmi les mécaniciens. Vous n'essayiez sûrement pas de me faire croire que personne n'a examiné la question après vingt ans?

M. Sear: Sans doute qu'elle a été étudiée mais le Comité général de rajustement ne s'était pas penché sur ce problème.

Comme je l'ai dit plus tôt, le régime était déjà établi. On avait créé une commission désignée des directeurs, et comme les travailleurs versaient des cotisations, on croyait bien que la situation était normale.

M. Turner (London East): Toutefois, ne croyez-vous pas que le syndicat devrait surveiller de près le fonctionnement du fonds de pension de ses membres?

M. Sear: C'est ce qu'ils font. Permettez-moi de vous expliquer toute la situation avant de répondre à votre question.

Lorsque le régime a été établi pour la première fois en 1935, à mesure que les travailleurs parvenaient à l'âge de la retraite, ils se renseignaient à l'avance pour savoir quel montant de la pension ils recevraient à l'âge de 65 ans. Le surintendant des pensions et ses employés dont les bureaux se trouvaient à Montréal leur ont fourni ces renseignements. On leur donna un aperçu de ce qu'ils obtiendraient à l'âge de la retraite en 1965. Après qu'on leur eut dit ce qu'ils recevaient en 1965, ils sont retournés chez eux disant que puisque c'était cette somme qu'ils recevraient, il faudrait bien couper certaines dépenses.

La situation s'est déroulé sans incident pendant cinq ou six ans, mais après cette période, c'était toujours la même somme qui était inscrite sur le chèque qu'ils recevaient et à laquelle ils avaient droit en vertu de leurs contributions, mais la valeur du dollar commençait à diminuer. Le pouvoir d'achat n'é-

[Texte]

windle. It did not have the same purchasing power as it had when they were first superannuated.

Those questions were brought up at different times all through the piece, as far as I know, but not through the general committees. It was a well known fact that these things were taking place.

Mr. Turner (London East): Are you not aware of the fact that if you had made an issue at any time in the past 20 years, that the men would have stood behind you, even if you had to use your economic strength on this issue?

Mr. Sear: We did not have any economic strength. A pensioner has no economic strength.

Mr. Turner (London East): I mean, when you were General Chairman, the men would have stood behind you.

Mr. Sear: Well, I am just telling you the circumstances. Any time I sat on a general committee of adjustment there was no such thing as a pension being mentioned. We often referred that to other organizations, but it was not brought up, that I know of. It was simply the fact that it was being taken care of by the Pension Board and the Board of Directors.

Mr. Turner (London East): When you were General Chairman you naturally paid into the CNR Pension Plan?

Mr. Sear: Right.

Mr. Turner (London East): Did you also pay into the engineers' pension plan, because you were an employee of the...

Mr. Sear: I did up until the time it was finished.

Mr. Turner (London East): In other words, you are getting two pensions?

Mr. Sear: Not now, I am not.

Mr. Turner (London East): Thank you very much.

The Chairman: Mr. Robinson?

Mr. Robinson: Thank you, Mr. Chairman. I would like to just follow up for a minute the line of questioning pursued by Mr. Turner.

Do I understand, Mr. Sear and Mr. Pouliot, that both of you had rather responsible positions in the railway union movement during your life of employment with the railways? Is that right?

[Interprétation]

tait pas le même que celui qu'ils avaient au moment de prendre leur retraite.

Il a été question de ces problèmes à diverses reprises, mais non pas au sein des Comités généraux. On constatait simplement que la situation se passait ainsi.

M. Turner (London East): Ne saviez-vous pas que si vous aviez soulevé le problème à un moment ou l'autre au cours des vingt dernières années, les travailleurs vous auraient certainement appuyé, même s'il fallait mettre en jeu votre puissance économique?

M. Sear: Nous n'avions pas de puissance économique. Un retraité n'a aucune puissance économique.

M. Turner (London East): Je veux dire que lorsque vous étiez président général, les travailleurs vous auraient appuyé.

M. Sear: Je ne fais que vous relater les circonstances. Chaque fois que je siégeais à un comité général de rajustement, il n'était jamais question du problème des pensions. Nous en avons parlé à d'autres organismes, mais rien ne bougeait, étant donné que la Commission des pensions et le Conseil des directeurs s'occupaient de ce domaine.

M. Turner (London East): Lorsque vous étiez président général, vous avez évidemment contribué au régime de pension du CN?

M. Sear: C'est exact.

M. Turner (London East): Avez-vous également contribué au régime de pension des mécaniciens, étant donné que vous étiez un employé de...

M. Sear: Je l'ai fait jusqu'à la fin du régime.

M. Turner (London East): Autrement dit, vous recevez deux pensions.

M. Sear: Non, pas maintenant.

M. Turner (London East): Merci.

Le président: Monsieur Robinson.

M. Robinson: Merci, monsieur le président. Pendant quelques instants je voudrais enchaîner les propos de M. Turner.

Monsieur Sear et monsieur Pouliot, si je comprends bien, vous avez occupé des postes de dirigeants au sein du syndicat ouvrier au cours de vos années de service pour les chemins de fer?

[Text]

Mr. Sear: Right.

Mr. Robinson: Both of you?

Mr. Pouliot: I was local chairman for the telegraphers on the CPR, not CNR, from 1921 to 1937, when I became a chief dispatcher. I finally moved up the ladder. I retired as assistant general manager in 1961. I was an employee on the labour side, say from 1911 to 1937, and then I was on management until 1961.

Mr. Robinson: So that both of you were concerned about all matters pertaining to the union, including pensions? Is that right?

Mr. Pouliot: Yes.

Mr. Robinson: What you have been saying here today is that before you started getting a pension you were not nearly as concerned about pensions as you were about other benefits? Is that not a fair statement to make?

Mr. Pouliot: No. I will tell you this. I was a local chairman at Farnham, for the telegraphers, from 1921 to 1937. In 1927 at a meeting of the CPR general committee and the local chairmen from coast to coast, I moved a resolution, seconded and carried unanimously, that the committee we then had of the general chairmen approach the company to make our CP plan contributory. At that time it was non-contributory. We got 1 per cent per month multiplied by years of service. If in the last ten years you made \$150 a month, that was \$1.50 multiplied by 40—\$60. I was the mover of a motion that the Brotherhood heads approach the company to make out plan a contributory one, so that the employee, instead of getting 40 per cent when he retired after 40 years would get 80 per cent.

In due course the heads of the organizations approached the company. Mr. Grant Hall was the Vice-President then, and they saw no need for this contributory plan in 1927. I was a prophet, sir, it became necessary in 1937, but our suggestion was thrown out as being not necessary.

Mr. Robinson: I suggest to both of you gentlemen that you certainly did not get your positions in the railway union by supporting a pension plan for retirement. Now you find yourselves in the position of trying to represent people who have not contributed to this. You come along 20 years late, trying to get

[Interpretation]

M. Sear: C'est vrai.

M. Robinson: Vous deux?

M. Pouliot: De 1921 à 1937, j'ai été président de la section locale du syndicat des télégraphistes du CP, mais non du CN, et on m'a nommé ensuite chef répartiteur. J'ai continué de gravir l'échelle et au moment de ma retraite, en 1961, j'étais directeur général adjoint. J'étais donc du côté des travailleurs de 1911 à 1937 et par la suite du côté de la direction jusqu'en 1961.

M. Robinson: Ainsi, vous vous êtes occupés tous deux d'affaires syndicales, y compris la question des pensions?

M. Pouliot: Oui.

M. Robinson: Aujourd'hui, vous avez affirmé qu'avant de commencer à recevoir une pension, les pensions vous préoccupaient moins que les autres avantages. Voilà à peu près ce que vous avez dit, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Non. De 1921 à 1927, j'ai été président de la section locale des télégraphistes à Farnham. En 1927, lors d'une réunion du Comité général du CP et des présidents locaux de tout le pays, j'ai proposé une résolution qui a été secondée et adoptée à l'unanimité, à savoir d'envoyer le comité des présidents généraux faire des démarches auprès de la compagnie pour que notre régime de pension soit contributif. Il ne l'était pas à ce moment-là. La prestation mensuelle était fixée à 1 p. 100 par mois multiplié par le nombre d'année de service. Si au cours de dix dernières années votre traitement était de \$150 par mois, il suffisait de multiplier \$1.50 par 40, ce qui faisait \$60. J'ai donc présenté une résolution demandant à la Fraternité de faire des démarches auprès de la compagnie pour que notre régime de pension devienne contributif et ainsi au lieu de recevoir 40 p. 100 de leurs traitements lorsqu'ils prenaient leurs retraites après 40 années de service, les travailleurs obtiendraient 80 p. 100.

Voilà ce qu'ont fait les chefs des organismes en temps voulu. M. Grant Hall était à ce moment là le vice-président de la Compagnie et en 1927, un régime contributif ne semblait pas nécessaire. Pourtant, il devait le devenir en 1937, mais on avait tout simplement rejeté notre première proposition.

M. Robinson: Je pense bien, messieurs, que vous n'avez certainement pas obtenu vos postes au sein du syndicat en favorisant l'établissement d'un régime de pension de retraite. Aujourd'hui, vous essayez de représenter des gens qui n'ont pas contribué à un tel régime. Vous vous présentez 20 ans trop tard, croyant

Texte]

everything done overnight. I feel rather keenly about this, because my father worked on the railroad, and he was one of those who got \$25 a month until he died, and I blame you fellows for not doing something about it.

Mr. Pouliot: Well, Mr. Robinson, for a long long time—I think I am on safe ground in saying—the CPR management would have considered pensions a non-negotiable issue by the unions.

Mr. Robinson: It could certainly have been brought up and made an issue. I suggest to you that it was never at any time made an issue at the bargaining table. Is that not true?

Mr. Pouliot: Agreed.

The Chairman: Mr. Skoberg wants a supplementary.

Mr. Robinson: No. I will not permit a supplementary. You had your chance to talk, and I want to finish now. I did not interrupt you when you were talking.

Mr. Skoberg: Well, I thought I would clear up a point with this gentleman. Go ahead.

Mr. Robinson: All right, clear up a point.

Mr. Skoberg: I would not think of it now.

The Chairman: Would you let Mr. Skoberg put a supplementary question?

Mr. Robinson: Yes, I will.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: No, I would just as soon wait and get on the list.

The Chairman: O.K. Mr. Robinson?

Mr. Robinson: Do I understand correctly, gentlemen, that you admit the fact there is no legal liability whatsoever on the part of the railway to pay any increase in pensions to you fellows?

Mr. Pouliot: Right, correct.

Mr. Robinson: The basis of your argument, as you would call it, a moral obligation on the part of the company to do something about it?

Mr. Pouliot: Correct, sir.

Mr. Robinson: Would you concede that there is any moral obligation on the part of the union to do something about it?

[Interprétation]

que tout va s'arranger en un tour de main. Pourtant, je m'intéresse vivement à ce problème parce que mon père qui a travaillé pour les chemins de fer, ne recevait que 25 dollars par mois au moment de sa mort, et je vous reproche de n'avoir rien fait à ce sujet.

M. Pouliot: Monsieur Robinson, je pense pouvoir affirmer en toute certitude que pendant très longtemps, la direction du CP considérait notre problème de pension comme une question non négociable par le syndicat.

M. Robinson: On aurait certainement pu soulever la question. Je pense qu'il n'en a jamais été question à la table des négociations, n'est-ce pas?

M. Pouliot: C'est exact.

Le président: M. Skoberg désire poser une question supplémentaire.

M. Robinson: Non, je ne le permettrai pas. Il a eu l'occasion de parler et je veux en finir. Je ne vous ai pas interrompu lorsque vous aviez la parole.

M. Skoberg: Je voulais simplement demander à ces messieurs de me préciser un point. Continuez.

M. Robinson: Bon, demandez vos explications.

M. Skoberg: Je peux très bien attendre.

Le président: Voudriez-vous laisser M. Skoberg poser une question supplémentaire?

M. Robinson: Oui, bien sûr.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Non, je préfère attendre mon tour.

Le président: D'accord, Monsieur Robinson.

M. Robinson: Si je le comprends bien, messieurs, vous admettez que la compagnie de chemin de fer n'est nullement tenue de vous verser une augmentation de pension?

M. Pouliot: C'est exact.

M. Robinson: Vous prétendez que la compagnie a une obligation morale de prendre des mesures à ce sujet?

M. Pouliot: C'est exact, monsieur.

M. Robinson: Admettriez-vous qu'il n'y a aucune obligation morale de la part du syndicat de prendre des mesures à cet égard?

[Text]

Mr. Pouliot: Personally, I would say yes.

Mr. Robinson: Well, would you go a step further, and may I suggest that it might be a moral obligation, or maybe more than just a moral obligation, on the part of the present union to negotiate, if possible, the pensions for all of the past employees who are now retired.

Mr. Pouliot: It would be a proper function of theirs, I would say.

Mr. Robinson: I may stand to be corrected on this, but I understand that some years ago a proposal was made through union and management, I assume whereby the members of the union would pay additional, and the company would pay additional, and the pensions of the retired could be increased substantially. As I understand it, this was turned down by the union; is that so?

Mr. Pouliot: As far as I know, on CPR, that has never come up.

Mr. Robinson: It has not?

Mr. Pouliot: There are three labour members on the Pension Board of seven. I do not think it has ever come up as an issue to vote on, you know what I mean.

Mr. Sear: I never heard of it.

Mr. Robinson: You say this was never discussed at any time, never negotiated?

Mr. Sear: No.

Mr. Robinson: You are saying the union never ever turned down such a suggestion?

Mr. Sear: Not that I know of.

Mr. Robinson: I want to get some specific information on this, Mr. Chairman.

Mr. Pouliot: My own idea is that they would be lukewarm to it right now.

• 1620

Mr. Robinson: Well, they may be. I am not suggesting they would not. I wonder if you could explain...

The Chairman: Mr. Robinson, just before you came in, I announced that these people will have to take their train at 4.40 p.m. and I believe they have only a few minutes. I think it would be fair to Mr. Skoberg if he were given a chance to put one other question before those gentlemen leave.

[Interpretation]

M. Pouliot: Oui, ce serait mon avis.

M. Robinson: Admettriez-vous que ce sera une sorte d'obligation morale de la part du syndicat actuel de tenter de négocier la question des pensions pour tous les anciens travailleurs qui sont maintenant à la retraite.

M. Pouliot: Je pense qu'il pourrait très bien le faire.

M. Robinson: On me corrigera si je me trompe, mais, il y a quelques années, le patronat et le syndicat ont proposé que les syndicats versent une cotisation supplémentaire et que la compagnie fasse de même de façon que les pensions des retraités soient augmentées considérablement. Si je me souviens bien, la proposition a été rejetée par le syndicat. N'est-ce pas?

M. Pouliot: Autant que je le sache, il n'en a jamais été question au CP.

M. Robinson: Non.

M. Pouliot: La Commission des pensions est composée de sept membres dont trois représentants des travailleurs. Je ne pense donc pas que cette question a été mise au vote.

M. Sear: Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Robinson: Vous avez dit que cette question n'a jamais été négociée?

M. Sear: Non.

M. Robinson: Vous dites que le syndicat n'a jamais repoussé une telle proposition?

M. Sear: Pas à ma connaissance.

M. Robinson: Je voudrais obtenir des renseignements précis à ce sujet, monsieur le président.

M. Pouliot: Je crois que le syndicat serait plutôt tiède en ce moment.

M. Robinson: C'est peut-être vrai. Je ne suppose pas le contraire. Je me demande si vous pourriez nous expliquer...

Le président: Monsieur Robinson, avant votre arrivée, j'ai signalé que ces personnes devaient prendre le train de 4 h. 40 et je pense qu'il ne reste que quelques minutes. On pourrait peut-être permettre à M. Skoberg de poser une autre question avant le départ de ces messieurs.

Texte]

Mr. Robinson: All right. I will finish my questioning now, Mr. Chairman.

The Chairman: O.K.

Mr. Skoberg: Just further to what was said, if I would like to clarify is this point: as General Chairman, did you receive any resolutions or motions from your lodges recommending that the General Chairman's Association look at the changing of the pension plan?

Mr. Sear: No, not that I know

Mr. Skoberg: We must be very fair in this particular case because you cannot act before the lodges themselves, and the individual lodges are made up of individual members and they direct the traffic. It does not start from the top and work down and, unfortunately, too many men on the railroad, including myself, have not looked at it this far ahead to try and improve the situation.

That is the only one of your questions I wanted clarified.

Mr. Sear: Mr. Skoberg, I would like to mention this fact to you. I sat on the Pension Board in 1952. When the 1952 plan was put into effect, that was known as Part I. At that time, the General Chairman's Association certainly did go along with the pension plan. It was certainly taken up with the General Chairman's Association at that time.

Mr. Skoberg: But there is no urging on the part of the locals across the country in so far as changes in the pension plan are concerned. I mean there were suggestions but no actual resolution came into your committee. Is this correct?

Mr. Sear: You mean, through the delegates that were in the General Chairman's Association? Is that what you mean, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Yes.

The Chairman: Do you have another question, Mr. Robinson? It would have to be a very short one.

Mr. Robinson: I will pass.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Monsieur Sear. En 1952, nous avons discuté du futur régime de pension pour les employés. A ce moment-là, des employés étaient déjà pensionnés. Est-ce que, vous vous êtes alors occupé des pensionnés afin qu'ils reçoivent eux aussi ce que vous demandez aujourd'hui?

Mr. Sear: Yes. In 1952, the 1935 plan was changed. It was changed over and known as

[Interprétation]

M. Robinson: D'accord. J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Ça va.

M. Skoberg: J'aimerais qu'on me précise le point suivant: à titre de président général, n'avez-vous jamais reçu de résolutions ou de motions recommandant que l'Association des présidents généraux envisage d'apporter des modifications au régime de pensions?

M. Sear: Non, pas à ma connaissance.

M. Skoberg: Nous devons regarder la situation en face, car on ne peut pas faire quoi que ce soit à moins que les syndicats locaux le recommandent. L'élaboration des décisions de haut en bas, mais malheureusement, trop d'employés de chemins de fer, y compris moi-même, n'ont pas essayé d'améliorer la situation.

Voilà le point que je voulais éclaircir.

M. Sear: Monsieur Skoberg, j'ai fait partie de la Commission des pensions en 1952. Lorsque le régime de pensions est entré en vigueur cette année-là, on le désignait comme la Partie 1. Je suis sûr qu'à ce moment-là, l'Association des présidents généraux était en faveur du régime des pensions.

M. Skoberg: Cependant, les syndicats locaux n'ont pas pressé leurs dirigeants à modifier le Régime de pensions. Il y a reçu bien des suggestions, mais votre Comité n'a été saisi d'aucune résolution, n'est-ce pas?

M. Sear: Vous voulez dire par l'entremise des délégués qui faisaient partie de l'Association des présidents généraux?

M. Skoberg: Oui.

Le président: Une autre question, monsieur Robinson? Soyez bref.

M. Robinson: J'ai terminé.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Sear, in 1952 we discussed a future pension Plan for employees. There were some employees already on pension at that time. Did you also deal with the pensioners so that they would receive what you are now asking for today?

M. Sear: Oui, c'est en 1952 qu'a été modifié le régime de 1935. On l'appelait à ce

[Text]

Part I, and it was arranged that the money over 5 per cent would be paid back to those who had contributed under the 1930 plan of 5 per cent. It would be refunded to them and they would all start off as 5 per cent of the 1935 with the 1952 plan. And those who had not contributed up to 5 per cent were given the opportunity to pay it back in the instalment plan.

Mr. Portelance: But I am talking about the ones who were already retired. Were they getting more under the plan of 1952?

Mr. Sear: Yes, they did if they wanted to change over from Part I to Part II. They got more in this way. The widow got 50 per cent of the pensioner's salary if he had transferred to Part II. If he stayed in Part I, they were working under the survivor benefits plan.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman and Mr. Sear, in the bulk of the submissions we have had, reference has been made to a pension board to administer the pension funds and it has generally been suggested this should be composed of equal representation of the company and the unions. A previous representative of a pensioner's association requested that one member on this board be a representative of the pensioners, that is, the retired pensioners. Do you feel that this is desirable?

Mr. Sear: Yes, I do.

Mr. Thomas (Moncton): Do you see any obstacle in electing or selecting such a man? The representative of, I think it was, UTU suggested that, while this might be desirable, there might be difficulties in getting a man who would have the finances or who would be able to attend the meetings. Do you see any obstacle here?

Mr. Sear: Of course, it would have to be done through convention. They would have to take it up through their convention and whoever they thought best to put on that board, if he were a pensioner, would be nominated and elected at convention. That is the only way I know in which they could do it.

Mr. Thomas (Moncton): The feeling of the other pensioners' associations that have brought this up here is that the General Chairman sort of tended to forget about the pensioner once he retired. Do you feel that, if the pensioner's association had a man on that board, the retired pensioner would get better representation?

[Interpretation]

moment-là la Partie I, et on a décidé que les sommes dépassant 5 p. 100 seraient retournées à ceux qui avaient contribué au régime en 1930. On les rembourserait, et ils reprendraient le régime de 1952 à 5 p. 100 du régime de 1935. On a offert l'occasion à ceux qui n'avaient pas contribué à 5 p. 100, de payer les sommes dues par versements.

Mr. Portelance: Je parle des gens qui étaient déjà à la retraite. Le régime de 1952 leur permettait-il d'obtenir plus?

Mr. Sear: Oui, ils obtenaient plus s'ils désiraient passer de la Partie I à la Partie II. Ainsi les veuves obtenaient 50 p. 100 du traitement des retraités en vertu de la Partie II. Si elles demeuraient dans la Partie I, elles recevaient les prestations des survivants.

Le président: Monsieur Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Monsieur le président et monsieur Sear, dans un bon nombre des mémoires qu'on nous a présentés, il a été question d'une commission de pensions pour administrer les fonds de retraite et on a proposé que cette commission soit formée d'un nombre égal de représentants de la compagnie et des syndicats. Un représentant d'une association de retraités a demandé qu'il y ait un membre de la commission représentant les retraités. Croyez-vous que ce serait souhaitable?

Mr. Sear: Oui, certainement.

Mr. Thomas (Moncton): Y aura-t-il des obstacles à l'élection ou au choix de cette personne? Je pense que c'est le mémoire présenté par le syndicat des travailleurs unis des transports qui disait que ce serait sans doute souhaitable, mais peut-être difficile de choisir un homme qui aurait les moyens financiers d'assister aux réunions?

Mr. Sear: Bien sûr, il faudrait que le choix se fasse à l'occasion d'un congrès. Je pense que ce serait la seule manière de choisir celui qui parmi les retraités serait le plus apte à le représenter.

Mr. Thomas (Moncton): D'autres associations de retraités ont prétendu que le président général avait tendance à les oublier parce qu'ils étaient à la retraite. Si l'association de retraités avait un représentant au sein de la commission, croyez-vous qu'ils seraient mieux représentés?

[Texte]

Mr. Sear: Oh, I think so. Oh, yes, I am sure we would.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

Mr. Robinson: Just one further question if I may. I will follow up what I was saying before. Do you gentlemen feel that the present railway workers would be prepared to increase their contributions to their present pension plan in order to increase the benefits to those who have already retired?

Mr. Sear: I feel they might if the return was worth it.

Mr. Robinson: Would you recommend that they pay a little bit more?

Mr. Sear: Yes, I would. Yes.

Mr. Robinson: Would you be prepared to recommend that the employees in the company pay, say, equal amounts to increase the pensions of those who are already retired?

Mr. Sear: I would go along with that.

Mr. Pouliot: Here is the difficulty. The man working today would be assessed for a man who retired years ago. That is where the rub comes.

Mr. Robinson: After all, you fellows are responsible for them getting the benefits that they have today. Is that not true?

Mr. Pouliot: That is true.

Mr. Sear: That is right.

Mr. Robinson: Thank you.

Mr. Sear: Mr. Robinson, in conclusion, as we are getting back to what the unions did for the pensioners. I have been on the road for a good many years but in all the time that I was there, and with due respect to all the union organizers in active service, they never seemed to think about the pensioners at that time.

As I said before, it was always felt that these things were being looked after. We got annual reports and one thing and another to say that there was no discrimination going on so far as anything like that was concerned. But the fact remains right today that the men who were pensioned off, or started in the 1935 plan, particularly that part of the brief that says with 18 years and over, those old fellows, myself included, have not got too much money to go. But there was no representation made directly to help those fellows along until here lately. They went all these years without anything like that being one.

[Interprétation]

M. Sear: Certainement.

M. Thomas (Moncton): Merci.

M. Robinson: Une autre question, et elle fait suite à ce qui vient d'être dit. Croyez-vous, messieurs, que les employés actuels des chemins de fer seraient disposés à verser des cotisations plus élevées afin d'accroître les prestations des anciens employés à la retraite?

M. Sear: Ils le seraient sans doute, s'ils en retireraient des bénéfices.

M. Robinson: Seriez-vous prêt à leur recommander de verser une cotisation plus élevée?

M. Sear: Oui, je le ferais.

M. Robinson: Seriez-vous prêt à recommander à ces employés de verser une somme égale à l'augmentation de la pension des gens qui sont déjà à leur retraite?

M. Sear: Oui, je le ferais.

M. Pouliot: Cependant, il y a un problème. L'employé actuel devrait contribuer pour une personne qui a pris sa retraite depuis plusieurs années. Voilà ce qui ne va pas.

M. Robinson: Après tout, c'est vous qui êtes responsables du genre de prestations qu'ils reçoivent aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. Pouliot: C'est vrai.

M. Sear: C'est juste.

M. Robinson: Merci.

M. Sear: Monsieur Robinson, puisqu'il est encore question de ce que les syndicats ont fait pour les retraités, je compte plusieurs ans de service et pendant tout ce temps, avec tout le respect que je dois aux chefs syndicaux actuels, on ne s'est guère occupé des gens à la retraite.

Comme je l'ai dit plus tôt, on pensait toujours que d'autres s'occupaient de ces gens. Dans les rapports annuels, on mentionnait qu'il n'existait pas de distinction injuste à ce sujet. Aujourd'hui, il est évident que les retraités de ce temps-là, ceux qui ont cotisé au régime de 1935, notamment ceux qui ont 18 années de service et plus, groupe dont je fais partie, il ne nous en reste plus pour longtemps. Jusqu'à présent, on n'avait rien fait pour les aider. Pendant toutes ces années, on n'a rien fait pour eux.

[Text]

I do not say that with any disrespect to the organizations or anything like that but it was never mentioned as far as that is concerned. They stood on their own. That is all there was about it.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): A supplementary to Mr. Robinson's question.

The basis of a pension plan is that it must be started from some time. The ones that are working today basically help to pay the pension of the retired person.

Mr. Sear: Well, yes, the men on active service. Yes, sure.

Mr. Turner: That is right. Thank you.

Mr. Sear: We all did that, Mr. Turner.

The Chairman: No other questions, gentlemen? Thank you Mr. Sear and Mr. Pouliot.

Gentlemen, while we have a quorum. We have had letters sent to the Committee. These people would like to have their letters printed as an appendix to our report. Would you like me to give you the names? I think you have the names of all the delegates here this afternoon. Would you agree on that? I would like to have somebody move this.

Moved by Mr. Skoberg, seconded by Mr. Smith (Saint-Jean) that all those letters be appended to our report.

Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Je pense, monsieur le président, qu'on était à l'unanimité pour secondar cette liste et je pense également que M. Skoberg a des noms à faire ajouter. Plusieurs lettres reçues par le Comité ne font pas partie de cette liste-là, entre autres, une lettre qui m'a été adressée le 1^{er} juin et qui a été distribuée à tous les membres du Comité. Elle porte la signature de M. Martin Hoffman. Elle ne fait pas partie de cette liste. Pardon monsieur le président, il s'agit de Elmer Hoffman.

Le président: C'est un autre Hoffman.

M. Guay (Lévis): Oui.

Le président: Est-ce qu'il demande dans sa lettre que la lettre soit...

[Interpretation]

Je ne veux en aucune façon m'en prendre aux organismes ouvriers, loin de là, mais est certain qu'ils étaient laissés à eux-mêmes.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-East): Une question supplémentaire à celle de M. Robinson.

Un régime de pensions doit commencer à fonctionner à un certain moment. Les travailleurs actifs actuels doivent contribuer à versements des pensions des employés à retraite.

M. Sear: Oui, certainement.

M. Turner (London-East): Ça va. Merci.

M. Sear: C'est ce que nous avons tous fait, monsieur Turner.

Le président: D'autres questions, messieurs?

Merci, monsieur Sear et monsieur Pouliot.

Puisque nous sommes en nombre, je vous signale que ces personnes nous ont envoyés des lettres et qu'elles désirent qu'on les publie en appendice à notre rapport. Voulez-vous que je vous donne leur nom? Vous avez les noms de tous les délégués qui étaient présents cet après-midi. Si vous êtes d'accord, le député pourrait présenter une motion.

Il est proposé par M. Skoberg et appuyé par M. Smith (Saint-Jean) que toutes ces lettres figurent en appendice à notre rapport.

Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, everybody was going to second this motion but I think Mr. Skoberg has some names to add. Several letters received by the Committee are not on the list. One was sent to me on June 1 and was distributed to all members of the Committee, and is signed by Mr. Martin Hoffman which is not on the list. Excuse me, Mr. Chairman, the name is Elmer Hoffman.

The Chairman: That is another Hoffman.

Mr. Guay: Yes.

The Chairman: Does he ask in his letter to have it...

[texte]

M. Guay (Lévis): Elle a été envoyée au Comité et le Comité l'a distribuée à tous les membres. Nous l'avons reçue ce matin.

Le président: Est-ce que monsieur a demandé que sa lettre soit imprimée en annexe à notre rapport?

M. Guay (Lévis): Il ne le demande pas, monsieur le président, mais j'en fais une proposition...

Le président: Très bien.

M. Guay (Lévis): ...parce qu'elle est fort explicative.

Le président: Il est proposé par M. Guay et appuyé par M. Trudel, que la lettre de M...

M. Guay (Lévis): Martin Hoffman.

The Chairman: Yes, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Along the same lines, Mr. Chairman. I have a number here and I would like to read them off.

Brotherhood of Railway Retirement from Elbow, Saskatchewan, United Transportation Union—this is the Canadian Pacific Railway at Moose Jaw which spells out the CPR plan which may be of some value for members to compare. And this one here, the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers from Chambly, Quebec. I do not see that on our list here. I thought maybe it would be. But they have asked specifically to have it in. It is addressed to you.

One from a Mr. Baker, Standing Committee on Transport—this is from British Columbia. I have one here from Alderman C. C. Williams from Regina. It is addressed to Mr. Turner regarding the pension. And one that we had yesterday from Mr. Moore. I would move that they be attached.

1630

Motion agreed to.

The Chairman: Gentlemen, this meeting is adjourned. We will meet next Tuesday at 9.00 a.m. *in camera*.

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): It was sent to the Committee and was distributed to all members. We received it this morning.

The Chairman: Did the gentleman ask for his letter to be appended to our report?

Mr. Guay (Lévis): I do not think he is asking for it, Mr. Chairman, but I so move...

The Chairman: Agreed.

Mr. Guay: ...because it is very significant.

The Chairman: Moved by Mr. Guay, seconded by Mr. Trudel, that the letter from Mr...

Mr. Guay: Martin Hoffman.

Le président: Oui, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, j'ai un certain nombre de lettres que je désire porter à votre attention.

Elles proviennent de la *Brotherhood of Railway Retirement* de Elbow, Saskatchewan, le Syndicat des travailleurs unis du transport. Il s'agit d'un syndicat du CP de Moose Jaw qui décrit le régime du Canadien Pacifique que nous pourrions comparer aux autres. En voici une autre que nous envoie de Chambly, Québec, la *Brotherhood of Railway Transport and General Workers*. Je vois qu'elle ne figure pas sur notre liste. Ils ont demandé qu'elle figure en appendice, et elle vous est adressée.

En voici une autre d'un M. Baker de la Colombie-Britannique et adressée au Comité permanent des transports. Une autre de l'échevin C. C. Williams de Régina, adressée à M. Turner, et elle traite de la question des pensions. J'en ai reçu une hier d'un M. Moore. Je propose qu'elle figure également en appendice.

La motion est adoptée.

Le président: Messieurs, la séance est levée. Nous nous réunirons à huis clos mardi prochain à 10 heures du matin.

APPENDIX FF

May 11th, 1970
Vancouver, B.C.

Mr. H.-Pitt Lessard, MP.
Chairman of the Transport and Communications Committee,
Room 249, WB, House of Commons
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

This brief is submitted for your consideration and to be referred to the Standing Committee on Transport and Communications, on behalf of Canadian National Railway's Superannuated Employees, Vancouver, British Columbia and area.

These Superannuated Employees, are specifically concerned over the spiraling cost of living and necessary commodities, and the drastic effect such spiraling costs are placing on their fixed incomes of stagnate pensions of fixed amounts at the time of superannuation over the past years. Therefore it has become urgent, that such action as may be necessary be instituted at an early date, for increases in the Canadian National Railway's Pensions, with built in escalator clause to increase pensions annually to compensate for the cost of living escalation.

Canadian National Railway Pensions to be increased along the lines of the recently announced increased pensions for all Federal Government Employees, effective April 1st, 1970.

Pensions Increases to range on a scale related to the retired public servants pension increases. From two per cent for those retired in 1969 to 42 per cent for those retired in 1952, or an earlier date.

These increases to be effective April 1st, 1970, the effective date of retired public servants pensions increases.

We contend that the increased benefits and improvements are both feasible and overdue, and that the large reserve pension fund, can and will carry such increases.

The Pension Trust Funds—Statement of Financial Position, at December 31st, 1968, issued by W. R. Corner, Vice-President and Comptroller, would substantiate the claim for such increases.

APPENDICE «FF»

Le 11 mai 1970
Vancouver, C.-B.

M. H.-Pit Lessard,
Président du Comité des transports et des communications
Pièces 249, Édifice de l'Ouest,
Chambre des Communes,
Ottawa (Ontario).

Monsieur,

Ce mémoire vous est présenté afin que vous puissiez l'étudier et le transmettre au Comité permanent des transports et des communications, de la part des employés retraités des Chemins de fer Nationaux de la région de Vancouver, Colombie-Britannique.

Ces employés retraités s'inquiètent particulièrement du coût de la vie et des produits nécessaires qui montent en spirale et de l'effet sérieux que ces coûts accrus ont sur le revenu fixe de pensions stagnantes établies à des montants fixes au moment de leur retraite au cours des années passées. Il devient urgent, de faire ce qui est nécessaire, aussitôt que possible, pour augmenter les pensions du CN et incorporant une clause escalatrice qui augmenterait les pensions tous les ans pour compenser pour l'escalation du coût de la vie.

Les pensions des Chemins de fer Nationaux seraient augmentées sur le modèle des pensions augmentées, récemment annoncées pour tous les employés du gouvernement fédéral et qui entraient en vigueur le 1^{er} avril 1970.

Les augmentations de pensions s'établiraient sur une échelle apparentée aux augmentations de pensions des fonctionnaires retraités. De 2 p. 100 pour ceux qui se sont retirés en 1969 à 42 p. 100 pour ceux qui se sont retirés en 1952 ou avant cette date.

Ces augmentations devaient entrer en vigueur le 1^{er} avril 1970, la date réelle d'entrée en vigueur des augmentations de pensions des fonctionnaires retraités.

Nous soutenons que les avantages et les améliorations de l'augmentation sont à la fois faisables et dus depuis longtemps, et que la réserve du fond de pensions importante peut et doit supporter de telles augmentations.

L'état financier du trust de fonds de pension au 31 décembre 1968, émis par M. W. F. Corner, vice-président et contrôleur justifiait la réclamation de ces augmentations.

Pension Reserve Funds-as per statement as referred to:

Year	Pension Paid Out
1965	\$34,575,142.
1966	37,595,615.
1967	40,688,714.
1968	46,065,616.
Year	Reserve at end of year
1965	\$1,019,887,009.
1966	1,261,818,658.
1967	1,359,253,758.
1968	1,414,744,356.

During the period covered by this statement, the pensions paid out increased some \$11,490,474., whereas, the reserve fund increased some \$394,857,344 over the same period, one indication that the fund would carry increases requested.

The low interest rate of four per cent paid by the Railway, generated for the year \$39,000,000 only \$8,000,000 less than the total pension benefits paid out. Were the Railways paying a more realistic interest rate, in keeping with the present money market, with the interest based on the average yield on Government of Canada Bonds, with twenty years maturity, or more years, the interest generated would carry the pensions paid out with increases being at this time requested.

The Canadian National Railway Management, in the past have contended that there was not sufficient funds in the reserve, to increase pensions to the superannuated employees. They recently received Government approval to write off \$300,000,000 of a large debt of \$700,000,000 they owe the pension, presumably because of the huge surplus in the reserve fund, monies rightly belonging to the fund, and should have been for the improvement, and increase benefits to all members of the pension department not to the benefit of the financial structure of the railway.

In presenting this our brief to the standing committee on Transport and Communications or an increase in pension benefits, we would earnestly request that it will receive full consideration and support of this Committee, that such an application is worthy of particularly in view of today's escalating living cost.

This brief is presented on behalf of the Canadian National Railway, Pensioners Association, Vancouver, British Columbia.

Voici la réserve du fonds de réserve de pension, d'après l'état de compte mentionné:

Année	Pensions payées
1965	\$34,575,142
1966	37,595,615
1967	40,688,714
1968	46,065,616
Année	Réserve à la fin de l'année
1965	\$1,019,887,009
1966	1,261,818,658
1967	1,359,253,758
1968	1,414,744,356

Au cours de la période couverte par cet état de compte, les pensions payées ont augmentées de quelques \$11,490,474 pendant que la réserve du fonds augmentait de quelque \$394,857,344 pour la même période, ce qui indique que le fonds pourrait supporter les augmentations demandées.

Le taux d'intérêt peu élevé de 4 p. 100 payé par les Chemins de fer Nationaux ne donnait pour l'année que \$39,000,000 seulement, \$8,000,000 de moins que le total des avantages de pension payés. Si les Chemins de fer Nationaux payaient un taux d'intérêt plus réaliste, en conformité du marché monétaire actuel, avec un intérêt basé sur le rendement moyen des obligations du gouvernement du Canada, avec 20 ans ou plus pour l'échéance, l'intérêt produit pourrait supporter les pensions payées avec les augmentations demandées à ce moment-ci.

L'administration des Chemins de fer Nationaux a soutenu par le passé qu'il n'y avait pas suffisamment de fonds dans la réserve pour augmenter les pensions aux employés retraités. Ils ont récemment reçu l'approbation du gouvernement de réduire de \$300,000,000 une dette importante de \$700,000,000 qu'ils doivent à la Pension, probablement à cause du surplus énorme dans le fonds de pension, que cet argent appartient de droit au fonds, et aurait pu servir pour l'amélioration, et des avantages accrus à tous les membres de la division des pensions et non pas pour le bénéfice de la structure financière des Chemins de fer.

En présentant ce mémoire au Comité permanent des transports et des communications dans le but d'obtenir une augmentation des avantages de pension, nous demandons en toute sincérité que cette demande fasse l'objet d'une étude et qu'elle reçoive tout l'appui du Comité dont elle est digne particulièrement à cause de la montée en flèche du coût de la vie de nos jours.

Ce mémoire est présenté au nom de l'Association des pensionnés des Chemins de fer Nationaux, de Vancouver (Colombie-Britannique).

Le président

Le vice-président

Le secrétaire-trésorier

APPENDIX GG

BRIEF

to

THE STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
House of Commons
Ottawa Ontario
UNITED TRANSPORTATION UNION
LOCAL 1130
SUBJECT: PENSIONS

May 30, 1970

Standing Committee on Transport and
Communications
House of Commons
Ottawa, Ontario
Canada

SUBJECT: *C.N. Pension Fund—Objections
and Suggestions*

Dear Sirs:

The United Transportation Union, Local 1130, recognizing its responsibility and obligations to its members, both active and retired, offers the following brief for the consideration of the Standing Committee on Transport and Communications.

In following the democratic practice of referring grievances to an impartial tribunal, we are re-affirming our faith in our elected representatives to legislate for us and to bring credit to Parliament, its tradition and history.

The United Transportation Union, aware of the dignity of all men, and of the part played by its members in building Canada, is unable to accept the present pension paid to its retired members, or the projected scale of payments for future pensioners.

The present pension plan does not make provision for the rising cost of living. Because of this, our pensioners are denied the right to take part in community and private activities. Being an integral part of a community should be a basic right and part of our heritage. It is however, denied certain citizens over sixty-five because of an outmoded pension scheme. Our pensioners suffer undue hardships both mental and physical because of a clause which denies the surviving widow one hundred percent of her husband's pension. There can be no justification for such a blatant disregard for the rights of pensioners and their families.

At a time when investors are enjoying the benefits of 8-12 per cent and more on their money, the Canadian National Railway is

APPENDICE «GG»

MÉMOIRE

au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
par la
UNITED TRANSPORTATION UNION
LOCAL 1130
SUJET: PENSIONS
Le 30 mai 1970

Comité permanent des transports et de
communications
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
Canada

Sujet: Caisse de retraite du CN—Objection
et suggestions

Le local 1130 de la *United Transportation Union*, reconnaissant sa responsabilité et ses obligations envers ses membres, actifs et retraités, présente le mémoire suivant à l'étude du Comité permanent des transports et des communications.

En suivant la pratique démocratique de présenter les griefs à un tribunal impartial nous affirmons de nouveau notre foi en nos représentants élus de légiférer pour nous et faire honneur au Parlement, à sa tradition et à son histoire.

La *United Transportation Union*, conscient de la dignité de tous les hommes, et du rôle que jouent tous ses membres pour bâtir le Canada, ne peut accepter la pension actuellement payée à ses membres retraités, ou le projet d'échelle de paiements des futurs pensionnés.

Le régime de retraite actuel ne prévoit pas l'accroissement du coût de la vie. A cause de cela, nos pensionnés se voient privés du droit de participer aux activités communautaires et privées. Faire partie intégrale d'une communauté devrait être un droit fondamental de notre héritage. Ce droit est cependant refusé à certains citoyens de plus de 65 ans à cause d'un système de retraite démodé. Nos pensionnés subissent des privations injustifiées, mentales et physiques, à cause de cette clause qui empêche la veuve de bénéficier de la retraite entière de son mari. On ne peut justifier cette indifférence flagrante des droits des pensionnés et de leur famille.

A un moment où les investisseurs retirent des profits de 8 à 12 pour cent, et plus, sur leur argent, les Chemins de fer Nationaux d'

paying their employees a miserly 4 per cent for the use of their pension fund monies. On top of this outrage, they want to wipe out a \$300,000,000 (three hundred million dollars) debt. We are not being facetious when we say that the Better Business Bureau and Police Fraud Squad would be warning pensioners to beware if such an outrageous scheme were advertised in newspapers as an investment plan under any other name. We do not believe that Parliament and its members can do less.

There are many cases where pensioners, because of early retirement or because of an inadequate pension plan at the time of their retirement, are receiving a basic pension of \$25.00 per month. As a means of comparison, and as an example of an inequitable pension plan, we note that members of Parliament have increased their pension from \$9,000 to \$13,500. per year. We also note that pension monies in our plan belongs to the employees and pensioners. Would it be asking too much for a small increase in pensions? We see the asking of a pension increase as a plea for social justice.

Many major industries in the United States and Canada are paying fully the amount of their employee's pension fund. There are also many industries offering early retirement plans. This not only allows an employee more time and better health in which to enjoy their pension, it also helps relieve the unemployment situation. Such a plan could be started by the Canadian National Railway using our present funds invested at a reasonable rate of interest so as to ensure its success. Since our money would be used, the Unions would have a right to have a say in the management of the funds. Indeed, there seems to be no argument that would disallow such participation in the present scheme. We can assure the Committee that if the Union was the watchdog on the pension fund, people would not be living on twenty-five dollars a month while the Company, at the same time, is attempting to wipe out a three hundred million dollar debt.

The United Transportation Union, Local 1130, having stated its objections to the present pension plan offers to the Committee, for its consideration, the following suggestions for a more just and reasonable plan.

1. That the benefits be increased from the present $1\frac{1}{2}$ per cent to 2 per cent for each year of service based on the best five year

Canada ne payent à ses employés qu'un misérable 4 p. cent pour se servir de l'argent de leur caisse de retraite. En plus de cet outrage, ils veulent effacer la dette de \$300,000,000 (trois cents millions de dollars). Nous ne plaisantons pas lorsque nous disons que le Better Business Bureau et le Police Fraud Squad avertiraient les pensionnés de se méfier si ce système outrageux était publié dans les journaux comme plan d'investissement sous un autre nom. Nous ne croyons pas que le Parlement et ses membres devraient en faire moins.

Dans bien des cas, les pensionnés, à cause de leur retraite anticipée ou parce que le régime de retraite est inadéquat au moment de leur retraite, reçoivent une pension de base de \$25. par mois. Pour comparer, et pour donner un exemple de l'injustice de ce régime de pensions, nous remarquons que les députés de la Chambre des communes ont augmenté leur retraite de \$9,000 à \$13,500 par année. Nous remarquons également que l'argent des pensions dans notre régime appartient aux employés et aux pensionnés. Une petite augmentation des pensions serait-elle trop demander? Nous voyons cette demande d'augmentation des pensions comme une réclamation de justice sociale.

Bien des industries importantes aux États-Unis et au Canada paient en entier le montant de la caisse de retraite de leurs employés. Il y a également beaucoup d'industries qui offrent des régimes de retraite anticipés. Non seulement un employé a-t-il plus de temps et une meilleure santé pour profiter de sa retraite, mais cette situation aide également à pallier le chômage. Un tel système pourrait être adopté par les Chemins de fer Nationaux du Canada qui se serviraient des fonds actuels investis à un taux d'intérêt raisonnable afin d'en garantir le succès. Comme notre argent serait utilisé, les syndicats auraient le droit de dire quelque chose dans la gestion des fonds. En vérité, il ne semble pas y avoir d'arguments contre une telle participation dans le présent système. Nous pouvons assurer le Comité que si le syndicat surveillait la caisse de retraites, les gens ne vivraient pas avec \$25. par mois pendant que la compagnie, essaie d'effacer une dette de trois cent millions de dollars (\$300,000,000.).

Le local 1130 de la United Transportation Union ayant fait part de ses objections au régime de retraite actuel offre au Comité, pour son étude, les suggestions suivantes pour un régime plus juste et plus raisonnable.

1. Que les prestations soient augmentées du taux d'intérêt actuel de 1.5 p. 100 à 2 p. 100 pour chaque année de service,

wage average. This 2 per cent to be made retroactive to cover all those now on pension.

2. That there be no penalty for early retirement if the employee has the required number of years of service.

3. That there be a cost-of-living escalation clause in the pension plan. This to be made retroactive to the pensions of those already retired.

4. That the prevailing or best interest rate be paid on employee monies in the pension plan.

5. That a pension board be set up and it to consist of three union representatives and three company representatives with a neutral chairman appointed by the Government of Canada.

6. That the surviving widow receive 100 per cent of her spouse's pension. Should the widow not survive her spouse, the remaining equity be paid to the estate for a period of ten years. Should no children under eighteen be living, the entire equity plus interest be paid to the estate.

7. That the company should pay the entire cost of the pension plan.

8. That a full disclosure of pension fund investment be made to all participating unions annually.

The preceeding recommendations are made in the interests of justice. We do not believe that they are unfair demands. We remind the Committee of the words of the late President of the United States, J. F. Kennedy, "If the rights of one man are denied, the rights of all men are diminished." The rights we are asking for belong to the senior people of Canada, the people who often cannot fight for themselves.

G. Mower
Legislative Representative
U.T.U., Local 1130
Toronto, Ontario

fondé sur la moyenne du salaire des cinq meilleures années; ce 2 p. 100 devant être rétroactif pour couvrir tous ceux qui sont maintenant à leur retraite.

2. Qu'il n'y ait pas de pénalisation pour une retraite anticipée, si l'employé a le nombre d'années de service requis.

3. Qu'il y ait une clause d'escalation du coût de la vie dans le régime de retraite. Cette clause serait rétroactive pour les personnes déjà à leur retraite.

4. Que le taux d'intérêt régnant, ou le meilleur, soit payé sur l'argent que les employés fournissent au régime de retraite.

5. Qu'une commission des pensions soit établie, composée de trois représentants syndicaux et trois représentants de la compagnie, et d'un président neutre nommé par le gouvernement du Canada.

6. Que la veuve reçoive la pension de son époux à 100 p. 100. Si la veuve ne survit pas à son conjoint, le reste de la part devrait être payé à la succession pour une période de dix ans. S'il n'y a pas d'enfants en-dessous de 18 ans, toute la part, plus les intérêts, sera payée à la succession.

7. Que la compagnie paye le coût entier du régime de retraite.

8. Que l'on fasse connaître, en entier, l'investissement de la caisse de retraite à tous les syndicats participants, tous les ans.

Les recommandations qui précèdent sont faites dans l'intérêt de la justice. Nous ne croyons pas que ce soient là des demandes injustes. Nous rappelons au Comité les paroles de l'ancien président des États-Unis, J. F. Kennedy, «Si on nie les droits d'un homme, les droits de tous les hommes en souffrent». Les droits que nous réclamons appartiennent aux anciens du Canada, des gens qui souvent ne peuvent lutter pour eux-mêmes.

Le représentant législatif
G. Mower.
U.T.U., local 1130
Toronto (Ontario)

APPENDIX HH

Brief to the Commons Transport and Communications Committee on the matter of the Canadian National Railways Pension Fund.

The C.N.R. Contributory Pension Plan was inaugurated in the year 1935 after a very full discussion with the General Chairmen of the various trade unions representing the scheduled employees and through a series of items of literature distributed from time to time among the employees of the Railway in general.

The main features of the discussions and literature on the plan at that time can be summarized under two categories.

A. The plan insured that all contributors upon retirement would receive a pension sufficient to keep them outside of the poverty range for the balance of their life, and in the case of a married man, for his wife should he predecease her.

B. That the inauguration of the plan was to be contingent upon a given percentage of the employees signing up as contributors.

The 1935 plan provided that employees would contribute up to 5 per cent of their earnings and an amount equal to the employees contribution would be contributed to the fund by the Railways.

In the year 1959 changes were brought about in the plan, all of significant improvement to the plan and affecting all subsequent employees (contributors) going on retirement. It is important to note at this time that the 1959 plan offered no retroactive features to those former employees who had retired under the 1935 plan and who were still living. Consequently the minimum pensions of those retiring under the 1935 plan have at no time been raised. As a result there are now a number of old time pensioners still alive today who accepted the statements of the Executives of the Railway prior to 1935 and who signed up for the plan, were instrumental in getting the plan off the ground, and now existing on a monthly pension from the plan of less than \$60.00 per month and in some instances as low as \$40.00 per month. (See exhibit A. of this brief). These persons are drawing the same pension today as they received on their retirement, some as far back as the 1940's. At no time has the Railway considered raising these minimums which now have reduced these pensioners standard of living to well within the poverty range of this country. Without a doubt the C.N.R. has

APPENDICE «HH»

Mémoire présenté au comité des transports et communications de la Chambre des communes portant sur le Régime de pension des Chemins de fer Nationaux du Canada

Le Régime des pensions des Chemins de fer Nationaux entra en vigueur en 1935, après de très longs pourparlers avec les présidents généraux des divers syndicats d'employés et à la suite de nombreuses publications distribuées de temps à autre parmi les employés du Chemin de fer en général.

Les points saillants des discussions et de la documentation relative au régime de pension à ce moment-là peuvent se résumer en deux catégories.

A) Le régime garantissait à tous les participants au moment de la retraite une pension qui leur permettrait d'éloigner la pauvreté pour le reste de leurs jours et, dans le cas d'un homme marié, les mêmes bénéfices à sa veuve.

B) Le régime ne devait entrer en vigueur que si un certain pourcentage des employés acceptaient d'y participer.

En vertu du régime de 1935, l'employé verserait jusqu'à 5 p. 100 de son salaire et le Chemin de fer de son côté verserait à la caisse une somme équivalente à la contribution de son employé.

En 1959, le régime subit des changements qui apportaient tous des améliorations importantes et qui devaient intéresser directement tous les employés (participants) qui prendraient leur retraite à compter de ce jour-là. Remarquons que le régime de 1959 n'offrait aucune condition rétroactive pour les anciens employés qui avaient pris leur retraite en vertu du régime de 1935 et qui vivaient encore. Il s'ensuit que le minimum versé aux employés retraités en vertu du régime de 1935 n'a jamais été augmenté. Ainsi, il nous reste encore aujourd'hui des pensionnés de ce bon vieux temps qui ont accepté les déclarations des dirigeants du Chemin de fer avant 1935, qui ont accepté de participer au régime, qui ont collaboré à le mettre en vigueur et qui subsistent aujourd'hui avec des pensions mensuelles de moins de \$60 par mois et, dans certains cas même, de \$40. (Voir la pièce A annexée au présent mémoire.) Ces gens reçoivent en 1970 la même pension qu'au jour de leur retraite, déjà même vers 1940. La Compagnie n'a jamais songé à augmenter ces minimum et, par conséquent, ces pensionnés se trouvent réduits à un niveau de vie bien en dessous des limites de la pauvreté établies

broken faith with this group of pensioners, bearing in mind the statements of the Railway Executives of 1935.

I therefore submit to the Committee that they strongly recommend an adjustment to this category of pensioner. If necessary the monies required to make this adjustment be taken from the Railways operating funds. I would draw to your attention exhibit B of this brief which indicates that Railway funds can be made available to provide up to one years pay as a bonus to those accepting an early retirement between November 1969 and January 31, 1970. This plan was executed for the express purpose of reducing an otherwise necessary lay off of employees. We cannot therefore accept the statement of the Executives of the Railway that there is no money available to ease the lot of these old time and now indigent Railway pensioners.

Medical Program for C.N.R. Pensioners

In dealing with the C.N.R. Pension Plan one must consider the attitude of the Railway toward their retired employees in general and at this time. I would like to comment on the manner in which the Railway deals with the employees medical plan upon his retirement.

As an employee of the Railway he will contribute toward a medical plan partly subsidized by the Railway. This provides the employee (example in the Province of Quebec) with doctor services for home and office visits, hospitalization and surgeon fees through "Blue Cross". Upon retirement the employee is informed that his medical plan is now cut off. He is also informed that he can join another plan of the "Blue Cross" which will provide for him and his wife "Hospital Services only" in the event of sickness. The pensioner will pay in full for this plan at a cost of \$8.35 per month deducted from his pension cheque.

The Committee are asked to bear in mind that the employee can conceivably pay into his medical plan for his full term of employment and never have required medical attention, never drawn on the plan. Upon retirement he is cut off from the plan and is not able to carry on under the plan, even if he elects to pay the full monthly premium. Consequently he has no option other than accept a policy tailored to persons joining the "Blue Cross" at 65 years of age at the time of joining.

dans notre pays. Il n'y a aucun doute que le CN a abusé de ce groupe de pensionnés compte tenu des déclarations faites par les dirigeants du Chemin de fer en 1935.

Je propose donc au Comité de recommander vivement un rajustement pour cette catégorie de pensionnés. S'il le faut, retirons des fonds d'exploitation du Chemin de fer l'argent nécessaire pour faire ces rajustements. Permettez-moi d'attirer votre attention sur la pièce B du mémoire où l'on indique qu'il est possible d'utiliser les fonds du Chemin de fer pour accorder jusqu'à un an de salaire à titre de boni aux employés qui accepteront de prendre une retraite anticipée entre novembre 1969 et le 31 janvier 1970. Le but de ce programme était précisément de minimiser le nombre de mises à pied nécessaires. Nous ne pouvons pas par conséquent accepter les déclarations des dirigeants du Chemin de fer lorsqu'ils nous disent qu'ils ne peuvent pas trouver l'argent nécessaire pour soulager la misère de ces vieux pensionnés qui vivent maintenant dans la pauvreté.

Programme d'assurance-maladie pour les pensionnés du CN

Pour bien comprendre le Régime des pensions du CN, il faut considérer l'attitude de la Compagnie à l'égard de ses pensionnés et en particulier les dispositions relatives au programme d'assurance-maladie pour un employé qui prend sa retraite.

Le cheminot participe à un programme d'assurance-maladie que les Chemins de fer Nationaux subventionnent partiellement. En vertu de ce programme, l'employé (par exemple dans la province de Québec) a droit aux services d'un médecin chez lui ou au bureau du médecin, aux frais d'hospitalisation et aux honoraires du chirurgien grâce à la «Croix Bleue». Une fois retraité, il apprend que ses assurances-maladie sont terminées, mais qu'il a droit de participer à un autre programme de la «Croix Bleue» lequel, en cas de maladie, ne paie que les frais d'hospitalisation pour lui-même et pour son épouse. Il devra payer au complet le coût de cette assurance; la somme de \$8.35 par mois est déduite de son chèque de pension.

Permettez-moi de rappeler aux membres du Comité que cet employé peut fort bien avoir contribué à ce programme d'assurance-maladie pendant toute la durée de son service sans jamais avoir eu besoin des services du médecin ni n'avoir fait de réclamations en vertu du programme.

Il prend sa retraite, on lui coupe ses assurances et il perd le droit de continuer à participer au programme, même s'il accepte de payer la prime mensuelle en entier. Tout ce qu'il peut faire c'est d'accepter un régime

We would submit to the Committee that the Government of Canada would not tolerate this type of action by any Life Insurance Company doing business in our country and yet this situation is permitted to exist in its own Crown Company.

The C.N.R. Pension Plan and Borrowing Rights of Members.

Your attention is drawn to exhibit C of this brief which refers to a letter which I wrote to the C.N.R publication "Keeping Track". I will refer to that portion of the letter dealing with the right of the contributing employee to borrow from the plan on a properly constituted first mortgage basis, (see paragraph 4 column 2 of this exhibit). At this time we would point out to the Committee that the 5½ per cent deduction from wages for the pension plan is compulsory to all those joining the Railway after 1959.

You will note that the spokesman for the Railway Pension Department has distorted my presentation and states that I am advocating mortgage loans to members of the plan at less than going rates and under unorthodox conditions. (See paragraph 2 of Column 3). I reiterate that with over \$200,000,000.00 of the plan presently invested in C.M.H.C. mortgages that first mortgage monies are available from the fund.

As the former President of the C.N. Employees Credit Union of the Province of Quebec, I am fully informed of the capabilities of various C.N. Employee Credit Unions across Canada to act as clearing houses between the employee and the Pension Investment Committee in the handling of first mortgage applications at THE GOING RATES OF INTEREST AND CONDITIONS. This would earn in excess of the interest earnings on the \$200,000,000.00 presently invested in the C.M.H.C. by the Pension Investment Committee.

The Committee's attention is drawn to a recent Canadian Press, Ottawa report which expresses deep concern that there are now an estimated \$10,000,000,000 in Company pension funds across Canada and that this is increasing by \$1,000,000,000 per year. Only 10 to 12 per cent of this total is invested in mortgages.

Summary

In summing up this presentation I wish to assure the Committee that the views expressed herein are shared by the vast majority of employees and pensioners on the

d'assurance-maladie établie spécialement pour ceux qui commencent à participer au régime de la «Croix Bleue» à l'âge de 65 ans.

Nous sommes d'avis que le Gouvernement du Canada ne permettrait pas à une compagnie d'assurance-vie établie au pays d'agir ainsi et pourtant il le permet à une de ses propres Sociétés de la Couronne.

Le régime des pensions du CN et le droit d'emprunt accordé aux membres

La pièce C de mon mémoire est une lettre que j'ai envoyée à «Keeping Track» une publication du CN (version française «Au Fil du Rail»). Je mentionne dans la lettre que l'employé participant a le droit d'obtenir de la caisse des prêts de première hypothèque en règle. (Voir l'alinéa 4, colonne 2 de cette Pièce.) Je rappelle aux membres du Comité que tout cheminot embauché après 1959 est obligé d'accepter une déduction de 5½ p. 100 de son salaire pour le régime des pensions.

Le représentant du Service des pensions des Chemins de fer Nationaux a déformé ma pensée et laissé entendre que je proposais à la caisse d'accorder à ses membres des prêts à des taux inférieurs à ceux du marché et dans des conditions irrégulières. (Voir l'alinéa 2 de la 3^e colonne.) Je répète que si la caisse est capable d'investir plus de \$200,000,000 dans des hypothèques de la SCHL, elle est capable d'accorder des prêts de première hypothèque à ses membres.

A titre d'ancien président de la Caisse d'économie des employés du CN de la province de Québec, je sais très bien que diverses caisses d'économie des employés du CN sont capables de servir d'intermédiaires entre les employés et le Comité d'investissement et de s'occuper des demandes de premières hypothèques AUX TAUX COURANTS ET AUX CONDITIONS ORDINAIRES. Ces prêts rapporteraient plus d'intérêt que les \$200,000,000 que le Comité d'investissement du Régime des pensions a placés avec la SCHL.

Récemment, une dépêche de la *Canadian Press* à Ottawa disait que les sociétés avaient investi environ \$10,000,000,000 des fonds de leurs caisses de retraite dans tout le Canada et que cette somme augmentait de \$1,000,000,000 par année, ce que semble fort inquiétant. Les prêts, hypothécaires ne représentent que de 10 à 12 p. 100 de ce total.

Résumé

Pour résumer, je tiens à assurer les membres du Comité que la plupart des employés et des pensionnés du CN partagent mes idées. La façon presque autocratique dont la direc-

C.N.R. Considerable concern is expressed concerning the almost autocratic manner in which the Executive of the Railway control the fund. It is just beyond their comprehension that the Railway controlling a contributory pension fund of over one and one half billion dollars can consistently attempt to justify a former contributor to the plan receiving a pension in 1970 of less than \$60.00 per month.

Respectfully submitted,

R. W. Worraker
C.N.R. General Foreman (Retired)

EXHIBIT (A)

PENSIONS OF RETIRED CNR EMPLOYEES

Question No. 10—Mr. Knowles (Winnipeg North Centre):

1. How many retired employees of the Canadian National Railways are in receipt of pensions of less than \$25 per month?

2. How many are in receipt of a pension of \$25 per month?

3. How many are in receipt of pensions of (a) \$25.01 to \$29.99 per month (b) \$30 to \$39.99 per month (c) \$10 to \$49.99 per month (d) \$50 to \$59.99 per month (e) \$60 to \$69.99 per month (f) \$70 to \$79.99 per month (g) \$80 to \$89.99 per month (h) \$90 to \$99.99 per month (i) \$100 to \$124.99 per month (j) \$125 to \$149.99 per month (k) \$150 to \$199.99 per month (l) \$200 to \$299.99 per month (m) \$300 per month or over?

Hon. Paul Hellyer (Minister of Transport): The management of Canadian National Railways advises as follows: 1. 888

2. 2,241

3. Amount of pension Number

\$ 25.01 to \$ 29.99 a month	639
30.00 to 39.99 a month	1,301
40.00 to 49.99 a month	1,063
50.00 to 59.99 a month	680
60.00 to 69.99 a month	789
70.00 to 79.99 a month	848
80.00 to 89.99 a month	879
90.00 to 99.99 a month	817
100.00 to 124.99 a month	2,458
125.00 to 149.99 a month	2,248
150.00 to 199.99 a month	3,571
200.00 to 299.99 a month	4,255
300.00 and over	1,851

tion des Chemins de fer contrôle les argent de la caisse cause beaucoup d'inquiétude Comment peut-on expliquer qu'une compagnie de chemin de fer qui, d'une part, contrôle une caisse de retraite de plus d'un milliard et demi de dollars s'attende, d'autre part, à ce que certains de ses pensionnés puissent subsister en 1970 avec une pension qui n'atteint même pas \$60 par mois.

R. W. Worraker

Contremaître général, retraité.

PIÈCE (A)

LES PENSIONS DES EMPLOYÉS RETRAITÉS DU NATIONAL-CANADIEN

Question n° 10—M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):

1. Combien d'employés retraités du National-Canadien touchent une pension inférieure à \$25 par mois?

2. Combien touchent une pension de \$25 par mois?

3. Combien touchent une pension de a) \$25.01 à \$29.99 par mois, b) \$30 à \$39.99 par mois, c) \$40 à \$49.99 par mois, d) \$50 à \$59.99 par mois, e) 60 à \$69.99 par mois, f) \$70 à \$79.99 par mois, g) \$80 à \$89.99 par mois, h) \$90 à \$99.99 par mois, i) \$100 à \$124.99 par mois, j) \$125 à \$149.99 par mois, k) \$150 à \$199.99 par mois, l) \$200 à \$299.99 par mois, m) \$300 par mois et plus?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants: 1. 388.

2. 2,241.

3.

Pension	Nombre
\$ 25.01 à \$ 29.99 par mois	639
30.00 à 39.99 par mois	1,301
40.00 à 49.99 par mois	1,062
50.00 à 59.99 par mois	886
60.00 à 69.99 par mois	795
70.00 à 79.99 par mois	848
80.00 à 89.99 par mois	879
90.00 à 99.99 par mois	917
100.00 à 124.99 par mois	2,458
125.00 à 149.99 par mois	2,246
150.00 à 199.99 par mois	3,571
200.00 à 299.99 par mois	4,255
300.00 et plus	1,961

In a number of cases the amounts of pensions paid by Canadian National Railways do not represent the total pensions payable to employees for railway service. Pensions payable by the C.N.R. to international employees (service in both Canada and the United States) relate to their service in Canada only. Such employees also receive annuities payable under the U.S. railroad retirement act or the social security act for service performed in the United States, for example, in the group receiving pensions of under \$25 from the C.N.R., there are 63 former international employees who also receive U.S. railroad retirement or social security annuities in respect of C.N.R. service rendered in the United States. The balance of this group consists of employees who elected early retirement (before age 65) with reduced basic (885) pensions, and employees who had very short service and small contributions.

Hansard, Monday, October 7, 1968
Pages 846-847

C.N.R. PENSION FUNDS

Question No. 11—Mr. Knowles (Winnipeg North Centre):

1. What was the total amount of money on the books of the pension funds of the Canadian National Railways as at (a) December 31, 1964 (b) December 31, 1965 (c) December 31, 1966 (d) December 31, 1967?

2. What rate of interest does the C.N.R. pay on this money?

3. What amount of interest was credited to the above noted pension funds during the year ending (a) December 31, 1964 (b) December 31, 1965 (c) December 31, 1966 (d) December 31, 1967?

4. What was the total amount paid out of the above noted funds in pensions during the years ending (a) December 31, 1964 (b) December 31, 1965 (c) December 31, 1966 (d) December 31, 1967?

Hon. Paul Hellyer (Minister of Transport): The management of Canadian National Railways advises as follows: 1. The total amounts of the investments, cash and other current assets on the books of the pension trust funds

Dans certains cas, les montants des pensions payées par les chemins de fer Nationaux du Canada ne représentent pas toutes les pensions payables aux employés pour leur service aux chemins de fer. Les pensions à payer par les chemins de fer Nationaux du Canada aux employés du service international (service tant au Canada qu'aux États-Unis) se rapportent à leur service au Canada seulement. Ces employés reçoivent aussi des rentes payables en vertu de lois des États-Unis, soit du *U.S. Railroad Retirement Act* ou du *Social Security Act*, pour leur service accompli aux États-Unis. Par exemple, dans le groupe qui reçoit du National-Canadien des pensions de moins de \$25.00, il y a soixante-trois anciens employés du service international qui touchent aussi des rentes en vertu du *U.S. Railroad Retirement Act* ou du *Social Security Act* à l'égard du service accompli aux États-Unis pour le compte des chemins de fer Nationaux. Le reste de ce groupe se compose d'employés qui ont choisi de prendre leur retraite tôt (avant 65 ans), avec pension sur une base réduite (\$25) et d'employés dont le service a été très court et les cotisations très faibles.

Hansard, le lundi 7 Octobre, 1968,
Pages 846-847

LES FONDS DE PENSION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Question n° 11—M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):

1. Quelle somme totale y avait-il dans les livres des fonds de pension des Chemins de fer nationaux, a) au 31 décembre 1964, b) au 31 décembre 1965, c) au 31 décembre 1966, d) au 31 décembre 1967?

2. Quel taux d'intérêt le National-Canadien paie-t-il sur cet argent?

3. Quel montant en intérêts a été porté à l'actif des fonds de pension susmentionnés au cours des années financières closes, a) le 31 décembre 1964, b) le 31 décembre 1965, c) le 31 décembre 1966, d) le 31 décembre 1967?

4. Quelle somme totale a-t-on puisée aux fonds de pension susmentionnés pour la verser en pensions au cours des années financières closes, a) le 31 décembre 1964, b) le 31 décembre 1965, c) le 31 décembre 1966, d) le 31 décembre 1967?

L'hon. Paul T. Hellyer (ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants:

were: As at 31 December 1964, \$531,627,361; 31 December 1965, \$575,887,09; 31 December 1966, \$626,818,658; 31 December 1967, \$684,062,758.

2. The C.N.R. does not pay interest on these assets which are held separately in the pension trust funds.

3. Net earnings on the investments of the pension trust funds were: Year ended 31 December 1964, \$23,830,471; 31 December 1965, \$25,932,593; 31 December 1966, \$23,763,163; 31 December 1967, \$34,541,149.

4. Total amounts of the pensions paid out of the pension trust funds were Year ended 31 December, 1964, \$32,145,649; 31 December 1965, \$84,575,142; 31 December 1966, \$37,595,615; 31 December 1967, \$49,688,714.

Hansard Wednesday, October 9, 1968
Pages 972-973

1. Les sommes totales des placements et des espèces en caisse et autres disponibilités figurant dans les livres des caisses fiduciaires de retraite étaient:—Au 31 décembre 1964, \$531,627,361; 31 décembre 1965, \$575,887,009; 31 décembre 1966, \$626,818,658; 31 décembre 1967, \$684,962,758.

2. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne paient pas d'intérêts sur ces valeurs, qui sont gardées séparément dans les caisses fiduciaires de retraite.

3. Le revenu net des placements des caisses fiduciaires de retraite a été le suivant:—Année terminée le 31 décembre 1964, \$23,830,471; 31 décembre 1965, \$25,932,593; 31 décembre 1966, \$28,763,156; 31 décembre 1967, \$34,541,149.

4. Les sommes totales des pensions prélevées sur les caisses fiduciaires de retraite ont été les suivantes:—Année terminée le 31 décembre 1964, \$32,145,649; 31 décembre 1965, \$84,575,142; 31 décembre 1966, \$37,595,615; 31 décembre 1967, \$40,688,714.

Hansard, le mercredi 9 Octobre 1968
Pages 972-973

EXHIBIT (B)

October 27, 1969

New voluntary early retirement plan

A new Selective Voluntary Early Retirement Plan for CN employees, effective October 28, 1969, has been approved by the Board of Directors of the Company.

The plan includes payment of a lump sum additional to the pension. This ex-gratia payment will vary with the employee's age at retirement. The maximum will be 52 weeks' pay for employees retiring between the ages of 55 and 60 years 2 months. The minimum will be 8 weeks' pay for employees retiring between the ages of 64 years 7 months and 64 years 8 months.

Aim of the plan is a voluntary reduction in the numbers of certain categories of employees at certain locations in order to eliminate or reduce the possibility of lay-offs among such employees. The plan will therefore apply only in occupational categories and locations in which a surplus of employees exists.

PIÈCE (B)

Le 27 octobre 1969

La compagnie offre un nouveau plan de retraite anticipée

Le Conseil d'administration du CN vient d'approuver un nouveau plan de retraite anticipée qui entrera en vigueur le 28 octobre 1969.

Le plan inclut la remise d'une indemnité spéciale en plus de la pension. Cette indemnité variera selon l'âge de l'employé au moment de la retraite. Le montant maximum de l'indemnité sera l'équivalent de 52 semaines de salaire pour les employés qui prendront leur retraite entre 55 et 60 ans et deux mois. Ceux dont l'âge est de 64 ans et 7 mois et 64 ans et 8 mois, auront droit à une indemnité équivalant à 8 semaines de salaire.

Ce plan vise à une réduction volontaire de certaines catégories d'employés en certains endroits afin de minimiser les possibilités de licenciements parmi ces employés. Ce plan s'appliquera seulement aux catégories d'emplois dans les endroits où il y a un surplus d'employés.

The new plan applies to schedule and non-schedule employees in Canada, the United States and overseas who are age 55 and over and whose age plus length of service equals 55 or more. For employees coming under the Provident Fund, the early retirement age begins at 60 years.

This plan applies to employees whose application for early retirement is received between October 28, 1969 and January 15, 1970. Date of retirement will be not later than January 31, 1970, unless it is deferred by the company. The limit of such deferment is March 31, 1970.

This plan is independent of the pension plans which will apply in the normal way with pension based on attained age and service at date of retirement.

In accordance with the integration provision of the Pension Plans, a pensioner may choose to have his CN pension adjusted so that the total pension payment he receives monthly under the CN Plan and the Old Age Security Act will be constant. With this option, a pensioner will receive a larger CN pension to begin with until he starts to receive the Federal Old Age Security Pension. At that time his CN pension will be reduced by the amount of his Old Age Security Pension so that his income will remain constant.

Vacation pay due for vacation entitlements not taken at the date of retirement will be additional to the lump sum.

Employees wishing to take advantage of the Selective Voluntary Early Retirement Plan should apply by letter to their immediate supervisor. The letter must be in the supervisor's hands by January 15, 1970.

Administrative instructions containing full details about this Selective Voluntary Early Retirement Plan are being distributed to regions and departments.

Le nouveau projet s'applique à tous les employés syndiqués et non-syndiqués au Canada, aux États-Unis et outre-mer qui ont 55 ans et plus et dont l'âge plus les années de service égalent 85 ans ou plus. (Pour les employés faisant partie de la Caisse de Prévoyance, l'âge de la retraite anticipée commence à 60 ans.)

Les employés peuvent profiter des avantages de ce nouveau plan entre le 28 octobre 1969 et le 15 janvier 1970. La date de leur départ à la retraite ne doit pas être après le 31 janvier à moins que la compagnie en décide autrement. La date limite d'un tel ajournement est le 31 mars 1970.

Ce projet est indépendant des régimes réguliers de retraite qui sont aussi basés sur l'âge et les années de service à la date du départ normal à la retraite.

Conformément aux dispositions des régimes de retraite, la pension du CN et celle du gouvernement fédéral (la pension de vieillesse) peuvent être combinées et ajustées de façon à ce que l'employé, s'il le désire, reçoive chaque mois le même montant de prestations. De cette façon, un retraité recevra du CN une pension plus élevée jusqu'à ce qu'il reçoive sa pension de vieillesse du gouvernement fédéral. A partir de ce moment-là le CN réduira ses prestations en conséquence.

En d'autres termes, l'employé recevra le même montant de prestations aussi bien au moment de sa retraite qu'au moment où il aura droit à sa pension de vieillesse.

Si un employé n'a pas pris tous les jours de vacances auxquels il a droit, au moment de sa retraite, le salaire de ses vacances sera ajouté au montant total de l'indemnité.

Les employés qui désirent profiter de ce nouveau plan de retraite anticipée peuvent en faire la demande par écrit à leur chef immédiat qui fera suivre ladite demande au chef du personnel approprié. La demande doit être remise au chef immédiat au plus tard le 15 janvier.

La Division des Régimes de retraite et de sécurité sociale a fait parvenir de la documentation sur l'administration de ce plan de retraite anticipée à toutes les régions et à la direction générale des différents services.

BENEFITS

An employee retiring under this Plan will receive an ex-gratia payment equivalent to the weeks of pay indicated below:

Age of Employee at Date of Retirement	Weeks of Pay Based on Rates in Effect October 28th, 1969
Under	
55 years	60 yrs. 2 mos. 52
60 yrs. 2 mos.	60 yrs. 4 mos. 50
60 yrs. 4 mos.	60 yrs. 6 mos. 48
60 yrs. 6 mos.	60 yrs. 8 mos. 46
60 yrs. 8 mos.	60 yrs. 10 mos. 44
60 yrs. 10 mos.	61 yrs. 0 mos. 42
61 yrs. 0 mos.	61 yrs. 2 mos. 40
61 yrs. 2 mos.	61 yrs. 4 mos. 38
61 yrs. 4 mos.	61 yrs. 6 mos. 36
61 yrs. 6 mos.	61 yrs. 8 mos. 34
61 yrs. 8 mos.	61 yrs. 10 mos. 32
61 yrs. 10 mos.	62 yrs. 0 mos. 30
62 yrs. 0 mos.	62 yrs. 2 mos. 28
62 yrs. 2 mos.	62 yrs. 4 mos. 26
62 yrs. 4 mos.	62 yrs. 6 mos. 25
62 yrs. 6 mos.	62 yrs. 8 mos. 24
62 yrs. 8 mos.	62 hrs. 10 mos. 23
62 yrs. 10 mos.	63 yrs. 0 mos. 22
63 yrs. 0 mos.	63 yrs. 2 mos. 21
63 yrs. 2 mos.	63 yrs. 4 mos. 20
63 yrs. 4 mos.	63 yrs. 6 mos. 19
63 yrs. 6 mos.	63 yrs. 8 mos. 18
63 yrs. 8 mos.	63 yrs. 10 mos. 17
63 yrs. 10 mos.	64 yrs. 0 mos. 16
64 yrs. 0 mos.	64 yrs. 1 mos. 15
64 yrs. 1 mos.	64 yrs. 2 mos. 14
64 yrs. 2 mos.	64 yrs. 3 mos. 13
64 yrs. 3 mos.	64 yrs. 4 mos. 12
64 yrs. 4 mos.	64 yrs. 5 mos. 11
64 yrs. 5 mos.	64 yrs. 6 mos. 10
64 yrs. 6 mos.	64 yrs. 7 mos. 9
64 yrs. 7 mos.	64 yrs. 8 mos. 8

PRESTATIONS

L'employé qui prend sa retraite en vertu de ce plan recevra une indemnité équivalant aux semaines de salaire indiquées ci-dessous:

Âge de l'employé à la date de la retraite	Semaines de salaire d'après les tarifs en vigueur au 28 octobre 1969
Moins de	
55 ans	60 ans 2 mois 52
60 ans 2 mois	60 ans 4 mois 50
60 ans 4 mois	60 ans 6 mois 48
60 ans 6 mois	60 ans 8 mois 46
60 ans 8 mois	60 ans 10 mois 44
60 ans 10 mois	61 ans 0 mois 42
61 ans 0 mois	61 ans 2 mois 40
61 ans 2 mois	61 ans 4 mois 38
61 ans 4 mois	61 ans 6 mois 36
61 ans 6 mois	61 ans 8 mois 34
61 ans 8 mois	61 ans 10 mois 32
61 ans 10 mois	62 ans 0 mois 30
62 ans 0 mois	62 ans 2 mois 28
62 ans 2 mois	62 ans 4 mois 26
62 ans 4 mois	62 ans 6 mois 25
62 ans 6 mois	62 ans 8 mois 24
62 ans 8 mois	62 ans 10 mois 23
62 ans 10 mois	63 ans 0 mois 22
63 ans 0 mois	63 ans 2 mois 21
63 ans 2 mois	63 ans 4 mois 20
63 ans 4 mois	63 ans 6 mois 19
63 ans 6 mois	63 ans 8 mois 18
63 ans 8 mois	63 ans 10 mois 17
63 ans 10 mois	64 ans 0 mois 16
64 ans 0 mois	64 ans 1 mois 15
64 ans 1 mois	64 ans 2 mois 14
64 ans 2 mois	64 ans 3 mois 13
64 ans 3 mois	64 ans 4 mois 12
64 ans 4 mois	64 ans 5 mois 11
64 ans 5 mois	64 ans 6 mois 10
64 ans 6 mois	64 ans 7 mois 9
64 ans 7 mois	64 ans 8 mois 8

Ex-gratia payments may be taken in instalments, if desired.

S'il le désire, l'employé peut choisir de recevoir son indemnité sous forme de versements échelonnés.

EXHIBIT (C)

PIÈCE (C)

DIALOGUE

Montreal, September 1969

Having been on retirement for the past two and a half years, following participation in the 1935 and later the 1959 pension plan I was naturally interested in the Annual Report of the plan published in Keeping Track. The report was well prepared and the explanations which followed the financial report were concise, particularly the following paragraph:

"From the above it will be seen that the Pension Trust Funds Reserve is fully allocated and that there is no money available in the funds for increasing pensions or other benefits."

I would suggest to all participants in the Pension Plan that they endeavor to project

Retraité depuis deux ans et demi, j'ai participé au régime de retraite de 1935 et, ensuite, à celui de 1959. Aussi, j'étais naturellement intéressé à la lecture du Rapport Annuel des régimes de retraite, publié dans «Au fil du rail».

Ce rapport était bien présenté et les explications qui l'accompagnaient étaient concises. Le paragraphe suivant a spécialement retenu mon attention:

«Les chiffres qui précèdent permettent de se rendre compte que toutes les réserves des

themselves into tomorrow, or to the time when they go into retirement and commence living on the fruits of their contributions from their earnings during their working years on the Railway. Based on the above noted paragraph of the report, the employee upon retirement can expect to be placed on a fixed income and regardless of whatever increase in the cost of living may take place during their years of retirement, there can be no adjustment in their income to take care of it. In other words, the longer the pensioner will live the poorer he will become.

Having been a member of Canada's labour force since 1916 I can assure my readers that with the exception of the great depression of the 1930's, the cost of living has steadily risen and the best economists in the country will tell us that it will continue to do so throughout the future years. In support of the foregoing I would like to quote the following facts:

I will refer to a mechanic employed on the railway under the terms of the collective labour agreement between the CNR-CPR and the Division No. 4, Railway Employees Department, A.F. of L.—C.L.C.

In the year 1958 this classification of employee earned \$1.939 per hour. Therefore upon retirement in the year 1958 he earned a pension based on his best 5 years and length of service terminating at a rate of \$1.939 per hour. As of 1968 (ten years later), the hourly rate for this same classification of employee is now \$3.193 or 60 per cent higher than in 1958. Consequently the purchasing power of the pension of this class of employee who retired in 1958 is now only 40 per cent of what it was when he retired. Since his retirement 10 years ago his standard of living has taken a drop of some 6 per cent each year. This same condition applies to every CNR pensioner and will continue to apply to all of those who retire in the future. Because of this situation within our pension plan, there are a large number of our pensioners who now find themselves in dire need and according to the pension report they can expect no relief from their pension trustees.

I would suggest very strongly to all ranks of employees that they give this matter their very serious consideration, and press for a modification to the plan which will provide upon retirement a pension which will be flexible, and will enable them to maintain their same standard of living throughout their retirement years, even if it means a higher contribution to the plan during their productive years.

caisses fiduciaires de retraite sont utilisées et qu'il ne reste pas d'argent disponible pour augmenter les retraites ou accorder des avantages complémentaires.

Je conseille à tous ceux qui participent au régime de retraite de penser au jour de leur retraite lorsqu'ils devront vivre des fruits des cotisations versées durant leurs années d'activité.

Si l'on réfère au paragraphe cité ci-dessus, l'employé qui prend sa retraite peut s'attendre à recevoir un revenu fixe qui ne tient pas compte de l'augmentation du coût de la vie durant les années de retraite. Il n'y aura aucun ajustement dans les revenus pour corriger cette situation. En d'autres termes, plus le retraité vivra vieux, plus il s'appauvra.

J'ai travaillé depuis 1916. Je garantis à mes lecteurs qu'à l'exception de la grande dépression des années '30, le coût de la vie a augmenté régulièrement, et les meilleurs économistes canadiens nous assurent que ce phénomène continuera dans les prochaines années. Pour compléter ces explications, je voudrais souligner les faits suivants:

Je prends comme référence le cas d'un mécanicien employé par le chemin de fer selon les clauses de la convention collective signée entre CN-CP et la Division n° 4, section des employés de chemin de fer, A.F.L. et C.T.C. En 1958, un employé de cette catégorie gagnait \$1.939 de l'heure, aussi, s'il prenait sa retraite en 1958, il recevait une retraite calculée sur ces cinq meilleures années et la durée de son service, au moment où son salaire horaire était de \$1.939. En 1968, le salaire horaire pour cette même catégorie d'employés était de \$3.193 ou 60 p. 100 plus élevé qu'en 1958. En conséquence, le pouvoir d'achat de la retraite perçue par cette catégorie d'employés représente seulement 40 p. 100 de ce qu'elle était au moment du départ à la retraite. Depuis 1958, son niveau de vie a baissé de 6 p. 100 par année. Cette situation est valable pour tous les retraités du CN et continuera à exister pour les futurs retraités.

Par suite de ces problèmes, de nombreux retraités se trouvent dans une situation difficile, et, comme l'indique le rapport des caisses de retraite, ils ne peuvent s'attendre à aucun appui de la part des fiduciaires de la caisse de retraite.

Je suggère fortement à tous les employés, quelle que soit leur catégorie, de s'intéresser de très près à cette question et d'intervenir pour obtenir une retraite indexée sur le coût de la vie, même si cela doit signifier pour eux une cotisation plus importante durant les années d'activité.

A second point which I would like to comment on concerning the report refers to the statement of the trustees that they have invested in the National Housing Act Real Estate mortgages and in conventional mortgages. If I am correctly informed, the amount allocated to the National Housing Act group of mortgages is actually moneys loaned to insurance companies who in turn make first mortgage loans to the home purchaser under certain guarantees to the insurance company from the Government. A contributor to the CN Pension Plan can conceivably obtain a N.H.A. mortgage from an insurance company and receive money which actually came from his own pension plan, and he has had to pay a middleman's profit in order to obtain it.

There appears to be no real reason why a properly constituted arrangement could not be worked out between the Trustees and the Investment Committee of the plan to make first mortgages available from the pension fund by direct negotiations between the employees of the Railway and the Investment Committee, or by using the CN Employees Credit Unions as the intermediary body.

R. W. Worraker,
General Foreman, Retired

We are sure that your concern with respect to the effect of inflation on pensioners with fixed incomes is shared by everyone, and that everyone would welcome an amelioration of the situation.

However, the position of the Company remains, through force of circumstance, as it is set forth in the Pension Fund Report, from which you quote in the second paragraph of your letter.

It is the prime responsibility of the Company to make certain that the fund is maintained at a level which will guarantee its existing and future obligations to its employees.

As far as your remarks about the possible provision of mortgage funds to employees are concerned, our Investment Division, which is charged with maintaining and developing the fund, has had occasion to deal with the question. Their opinions are embodied in the following quotes from correspondence relating to this matter:

"In accordance with its pension plans CN has three pension funds. Should any one of these lend money to employees at lower than market rates, upon the securi-

Je tiens à commenter un second point tenu dans le rapport des administrateurs. Ce derniers nous indiquent qu'ils ont placé une partie de l'argent des caisses de retraite dans des prêts hypothécaires régis par la Loi nationale sur l'habitation et dans des prêts hypothécaires classiques. Si mes renseignements sont exacts, l'argent placé dans des hypothèques de la première catégorie est en fait de l'argent prêté à des compagnies d'assurance qui, à leur tour, effectuent des prêts hypothécaires à l'acheteur d'une maison. On en arrive à la situation suivante: un employé du CN qui cotise au régime de retraite pourra, en vertu de la loi nationale sur l'habitation, recevoir un prêt d'une compagnie d'assurances.

Il recevra de l'argent qui en fait provient de sa propre caisse de retraite, indépendamment du fait qu'il soit obligé de payer un intermédiaire.

Je ne vois pas pourquoi les administrateurs de la caisse de retraite et la Division des investissements ne pourraient pas accorder en première hypothèque des prêts aux employés du CN. On pourrait trouver une solution à ce problème par des négociations entre les employés et la Division des investissements ou en demandant aux caisses d'économie des employés du CN de servir d'organismes intermédiaires.

R. W. Worraker
Contremaître général, retraité

Nous sommes convaincus que tous les employés et retraités partagent vos préoccupations à propos des effets de l'inflation sur les retraités qui disposent de revenus invariables. Tout le monde souhaiterait une amélioration de cette situation.

Cependant la position de la Compagnie reste par la force des circonstances, celle définie dans le rapport des caisses de retraite. C'est la responsabilité de la Compagnie de s'assurer que la caisse soit maintenue à un niveau tel qu'elle lui permette de remplir ses obligations présentes et futures à l'égard de ses employés.

En ce qui concerne vos remarques sur la possibilité d'assurer des prêts hypothécaires aux employés, notre division des investissements, responsable de la protection et du développement de la caisse de retraite, définit ainsi sa position face à ce problème: «Le CN dispose de trois caisses de retraite. Si ces caisses devaient prêter de l'argent aux employés, sous forme de prêts hypothécaires ou autrement, à des taux inférieurs à ceux du marché, cela réduirait les revenus des caisses et créerait des problèmes immédiats et à long terme.

ty of a mortgage or otherwise, it would reduce improperly the income of the fund and create both immediate and long term inequities. At the time of such loans a benefit would be conferred upon the borrowers at the expense of the fund which would have no counterpart for the non-borrowers, and it is important that the benefits of the pension plans be available on an equal basis to all the members. In the long run the lower earnings of the fund which originally benefited only the borrowers would result in higher contributions from the Company and/or all of its employees in order to maintain the stated level of benefits. Without such increased contributions the scale of benefits would have to be restricted or reduced.

"At present nearly 30 per cent of the pension funds is invested in mortgages and these loans are made to achieve for the funds the highest income with the lowest administrative fees. For this purpose mortgages insured under the National Housing Act are purchased from banks and trust companies in packages on single family dwellings, and individual mortgages similarly insured are acquired on multi-dwelling developments. Conventional mortgages insured by the Mortgage Insurance Company of Canada Limited also are acquired on single family dwellings and small multi-unit buildings. For mortgages insured under the Act a bank or trust company is the approved lender and it services the mortgages for a fee. The conventional mortgages are handled in a similar manner. At this time CN Investment Division which administers the funds is not an approved lender and it is not organized to perform the monthly servicing required."

If you have a question for Dialogue, send it in an envelope marked "confidential" to Dialogue, Keeping Track, CN, P.O. Box 8100, Montreal 101, Quebec. All questions must be signed, but no letter will be published unless the writer specifically grants the editors permission to do so. A pen-name may be used if you prefer. Persons writing to Dialogue will receive a personal reply.

Lorsque des prêts seraient accordés, il en résulterait des avantages supplémentaires pour ceux qui empruntent, à même le fonds, sans qu'il existe une contrepartie pour ceux qui n'empruntent pas. Or il est important que les bénéfices des régimes de retraite soient les mêmes pour tous les membres.

Ultérieurement, la diminution des revenus de la caisse obligerait à demander des cotisations plus importantes à la Compagnie et/ou aux employés afin de maintenir les avantages au même niveau. Sans l'augmentation des cotisations, l'échelle des avantages devrait être limitée ou réduite."

«Présentement, près de 30 pour cent des fonds des régimes de retraite sont investis en hypothèques et ces prêts ont pour but de fournir un revenu maximum avec un minimum de frais administratifs.

Dans ce but, nous achetons des hypothèques des banques ou des sociétés de fiducie. Il s'agit d'hypothèques assurées sous le régime de la loi nationale sur l'habitation. Nous achetons également des hypothèques classiques qui, elles, sont assurées par la Mortgage Insurance Company of Canada Limited.

Pour ces hypothèques, les banques ou les sociétés de fiducie sont les prêteurs agréés. Elles procurent ce service moyennant certaines charges. Actuellement, la Division des investissements du CN gère les fonds des caisses de retraite, mais n'est pas un prêteur agréé et ne dispose pas de l'organisation nécessaire pour s'occuper mensuellement des services requis.»

APPENDIX II

UNITED TRANSPORTATION UNION

Prince George B.C.
June 2nd/1970.

Mr. H. Pit Lessard, M.P.
Chairman of Transportation
and Communication,
Room 249 West Block,
Parliament Buildings,
Ottawa, Ontario.

Sir:

In regard to the forthcoming deliberations concerning the C.N. Pension Plan, I have been instructed by the membership of Local 1249, U.T.U. to advise you of their wishes regarding our Pension Plan.

We feel that we have not adequate representation on the Pension Board, as the constitution of this Board weighs heavily in favor of the Company. (Three employee representatives, four Company representatives). The Board of Directors of the Fund are appointed by the Company, and the Company is the Trustee of the Fund.

We feel that it is our basic right to have some say in the administration of our funds, (it is our money), in our opinion we can attain this basic right only by making the C.N. Pension Plan a negotiable item through collective bargaining, notwithstanding the opposition to such a proposal from some employee representatives.

Thank you for your attention,

Sincerely,
J. J. Williams

Secretary,
Local 1249 U.T.U.

APPENDICE «II»

UNITED TRANSPORTATION UNION
Prince George (C.-B.)
Le 2 juin 1970

M. H.-Pit Lessard, député

Président du Comité permanent des transports et des communications
Suite 249, Édifice de l'Ouest,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le président,

Au sujet des prochaines délibérations concernant la caisse de retraite du CN, les membres du local 1249, U.T.U. m'ont chargé de vous transmettre leurs désirs concernant cette caisse de retraite.

Nous croyons que nous ne sommes pas représentés de façon adéquate sur la Commission des pensions, étant donné que la constitution de cette commission penche beaucoup en faveur de la compagnie. (Trois représentants pour les employés, quatre représentant pour la compagnie. Le Conseil d'administration de la caisse est nommé par la compagnie et la compagnie est l'administrateur de la caisse.

Nous croyons que nous avons le droit fondamental de dire quelque chose dans l'administration de notre caisse (c'est notre argent), et à notre avis, ce droit nous sera acquis seulement si la caisse de retraite du CN devient un article négociable à la convention collective nonobstant l'opposition de certains représentants des employés à cette proposition. Je vous remercie de votre attention.

Le secrétaire du local 1249, UTU
J. J. Williams

APPENDIX JJ

A submission to the standing committee on transportation and communications, from the Northern Alberta Railways Workers and Pensioners at Edmonton, Alberta on the matter of Railway Pension Plans.

11635-133 Street
Edmonton, Alberta
April 15, 1970

The Right Honourable the Prime Minister of Canada

Mr. H. Pit Lessard, M.P.
Chairman of Transportation
and Communications
Room 249, West Block
Parliament Buildings
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Prime Minister and Chairman:

Since it has been agreed by the Government to place Canadian National Funding and Pensions before the Parliamentary Committee on Transportation and Communications for study, Railway Workers on the Canadian National and Canadian Pacific have made brief submissions to this Committee and also sent letters to their respective Members of Parliament proposing amendments and changes to their present Pension Plans.

We as Northern Alberta Railway Workers and Pensioners wish to express our greatest concern, and support their justifiable cause, as we are well aware that present day Rail Pension Plans as they stand are inadequate and need to be upgraded. We strongly request that all Railway Pension Plans including the Northern Alberta Railways be included for study before the Standing Committee on Transportation and Communications, and any beneficial factors resulting from the Committee's hearings should and must be reflected in all Rail Pension Plans in Canada.

Our Committee's suggestions for upgrading the Northern Alberta Railways Pension Plan are:

(1) Equal representation by adding a Pensioner to the Pension Board, and that a neutral chairman be agreed upon by Labour Representatives and the company, and failing that, the Minister of Labour will appoint a Chairman who has no connection with the Railway or with labour.

APPENDICE «JJ»

Mémoire présenté au Comité permanent des transports et communications par les travailleurs et retraités du Northern Alberta Railways à Edmonton, Alberta, en matière de régime de pension des chemins de fer

11635—133^e Rue
Edmonton, Alberta
Le 15 avril 1970

Au Très Honorable Premier Ministre du Canada

M. H.-Pit Lessard, M.P.
Président du Comité des transports et communications,
Pièce 249, Édifice de l'Est,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

Monsieur le premier ministre, monsieur le président,

Étant donné que le gouvernement a convenu de soumettre le fonds et le régime de pension du CN au comité parlementaire des transports et communications, pour étude, les travailleurs des chemins de fer du réseau du CN et du CP ont rédigé des mémoires pour ce comité et ont également adressé des lettres à leur député respectif, pour proposer des modifications et des changements à leurs actuels régimes de pension.

Au nom des travailleurs et retraités des Northern Alberta Railways, nous tenons à exprimer la grande préoccupation que nous donne cette juste cause, étant donné que nous sommes profondément conscients du fait que les régimes de pensions des chemins de fer, dans l'état actuel, sont inadéquats et doivent être améliorés. Nous insistons fortement pour que tous les régimes de pension, y compris celui des Northern Alberta Railway soient soumis, pour étude, au comité permanent des transports et communications, et que tous les résultats bénéfiques qui seraient le fruit des auditions du comité soient répercutés par des améliorations de tous les régimes de pensions ferroviaires au Canada.

Les suggestions de notre comité pour l'amélioration du régime de pension des Northern Alberta Railways sont les suivantes:

(1) Égalité de représentation par addition d'un retraité à la Commission des pensions, et nomination d'un président neutre également accepté par les représentants syndicaux et par la compagnie; à défaut d'accord, nomination par le ministre du Travail d'un président n'ayant aucun lien ni avec les chemins de fer ni avec les milieux syndicaux.

(2) That retirement be made available at an earlier age on a voluntary basis with no loss of benefits.

(3) Survivor benefits be increased to 75% earned by the deceased employee from the present 50%.

(4) That benefits be increased to not less than 2% per year and be made retroactive to include those already on pension.

(5) Cost of living clause to reflect the cost of living index to cover past, present and future pensioners.

(6) That the going interest rate be paid on the refund of employees contributions where service definitely terminates before his retirement.

We wish to express our appreciation for the opportunity of presenting our views to you and your committee, Mr. Lessard, and wish to thank you, as we are confident that you will weight all submissions carefully, and arrive at a favourable decision.

Yours very truly,

T. O. Willis
Secretary

(2) Possibilité de prendre volontairement la retraite à un âge moins avancé, sans aucune perte d'avantages.

(3) Augmentation de la pension de veuve à 75 p. 100 des montants gagnés par l'employé décédé, au lieu des 50 p. 100 actuel.

(4) Augmentation de la pension à moins de 2 p. 100 par année de service avec effet rétroactif s'étendant aux employés qui sont déjà à la retraite.

(5) Clause d'indexation sur l'indice du coût de la vie, couvrant tous les retraités passés, présents et à venir.

(6) Paiement du taux d'intérêt courant sur le remboursement, aux employés, des versements faits par eux au fonds de pension, en cas de cessation définitive de service avant la retraite.

Nous vous sommes profondément reconnaissants d'avoir bien voulu nous permettre de faire connaître nos vues à vous-même et à votre comité, M. Lessard, et nous tenons à vous remercier en espérant que vous voudrez bien accorder au présent mémoire toute l'attention voulue, pour parvenir à une décision équitable.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués

T. O. Willis,
secrétaire.

APPENDIX KK

A Submission to the Standing Committee on Transportation and Communications from the Canadian National Railway Workers and Pensioners at Edmonton, Alberta, on the matter of the Canadian National Railway Pension Plan.

9366—83 Street
Edmonton 80, Alberta
March 2, 1970

The Right Honourable the Prime Minister of Canada
Mr. H. Pit Lessard, M.P.
Chairman of Transportation and Communications
Room 249, West Block
Parliament Buildings
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Prime Minister and Chairman:

This brief will undoubtedly act as a preamble for correspondence and facts that may be produced at a later date as a result of a mass rally held in the City of Edmonton for the purpose of arriving at a solution in the administration of the Canadian National Railway Pension Fund. It would be proper to state that this fund, since its inception, now exceeds one and one-half billion dollars and is increasing every month. Ironically however, the labour force continues to dwindle in number and as a result the contributors so far as employees are concerned have dropped from well over 100,000 people to approximately 75,000 at the present time. This number will continue to drop because of the ever increasing technological advancements in the transportation and communication industries.

In the very beginning, namely 1922, the late Sir Henry Thornton had become President of the Canadian National Railway and he advised the Government, the Board of Directors and the Labour organizations that a pension plan should be started. They reached agreement and in substance this is what it said: that employees entering the service of the Canadian National would be permitted the sum of 1 per cent of their earnings multiplied by the number of years of that service using the last five years as a basis. In 1929 there was a slight change; in 1934 the labour organizations insisted that a contributory plan be put in force. That was agreed to effective January 1, 1935, and the pamphlet of January 1, 1935 indicates, and I quote, "The company will match the employees contributions dollar for dollar up to 5 per cent of the employees

APPENDICE «KK»

Mémoire adressé au Comité permanent des transports et communications par les travailleurs et les retraités du chemin de fer Canadien-National d'Edmonton, Alberta, au sujet du Régime de Pension de la Compagnie des Chemins de Fer Nationaux.

9366-83^e rue
Edmonton 80, Alberta
le 2 mars 1970

Le Très Honorable Premier Ministre du Canada
M. H.-Pit Lessard, député,
Président du comité des transports et communications,
Pièce 249, édifice de l'ouest,
Édifices du Parlement,
Ottawa, Ontario.

Monsieur le Premier Ministre et Monsieur le Président,

Ce Mémoire servira sans doute de préambule à la correspondance et aux faits qui pourraient être présentés ultérieurement à la suite de l'assemblée en masse tenue en la Ville d'Edmonton aux fins d'en venir à une solution dans l'administration du Fonds de pension du chemin de fer Canadien-National. Il serait bon de mentionner que ce fonds, depuis ses débuts, dépasse un milliard et demi de dollars et augmente de mois en mois. Il est ironique, toutefois, de constater que les effectifs travailleurs vont en diminuant et il s'ensuit que les cotisants, en ce qui concerne les employés, sont tombés d'un niveau dépassant les 100,000 personnes à environ 75,000 à l'heure actuelle. Ce nombre continuera à diminuer par suite de la marche ascendante des progrès technologiques au sein de l'industrie des transports et communications.

Au tout début, soit en 1922, feu Sir Henry Thornton était devenu président des Chemins de fer Nationaux et il conseilla au Gouvernement, au Conseil d'administration, ainsi qu'aux organisations ouvrières d'inaugurer un régime de pension. Un accord fut conclu qui, en substance, prévoyait: que les employés entrant au service du Canadien-National auraient droit à un montant égal à 1 p.c. de leur salaire multiplié par le nombre d'années de service, en prenant pour base les cinq dernières années. En 1929, une légère modification fut apportée; en 1934, les organisations ouvrières demandèrent qu'un régime contributoire soit instauré, ce qui devint effectif le 1^{er} janvier 1935, et la brochure de 1935 indique, et je cite: «La compagnie contribuera le même montant que les employés jusqu'à concurrence de 5 p.c. de la compensation des

compensation and will accrue interest compounded yearly up-on the employees voluntary contributions". There was a further reservation that the employee would be permitted to contribute up and to and including 10 per cent but the Railway would not agree to match it beyond 5 per cent.

The Canadian National failed to abide by the agreement and did not match the employee contribution until an employee actually retired. Then and only then, did they meet his contribution. As a result there is a tremendous deficit in the Pension fund in the amount of 675 million dollars. Had they lived up to their agreement no such deficit would exist.

The major Pension Plan on the Canadian National is known as Plan II. This plan created in 1952 does not provide for matching company contributions as did the 1935 plan. At the insistence of the Canadian National it is integrated with the Canada Pension Plan, a plan subscribing to the matching contribution principle. The company are not required to contribute any specific amount, other than the cost of administration.

It should be further noted that the plan was changed in 1952, in 1959, and again in 1966. Nowhere will you find where the retired employee is even mentioned. It would appear that the labour representatives on the Canadian National Pension Board, being out numbered four to three, made no attempt to cover matters affecting the retired people, nor have they up until the present time made an effort. The earliest record we know of in writing, was in July 1969. Prior to that there appears to be nothing at all. Obviously the fact that several millions of dollars in the pension fund were contributed by the retired employees on pension has been completely overlooked.

In the early 1960's legislation was passed by the Federal Government under the Rt. Honourable John G. Diefenbaker, that the Railway Company must match the employee's contribution. Then a plan was set in motion by the officers of the railway, whereby the Railway lobby was successful in getting the Government to agree to allow the Railway 60 years to pay back their debt. We understand the Canadian Pacific must pay their debt back in 25 years. This looks like a pretty comfortable arrangement for the Canadian National.

employés et accumulera les intérêts des contributions volontaires des employés calculé annuellement. L'accord comportait une autre réserve à l'effet qu'il serait loisible aux employés d'augmenter leur contribution jusqu'à concurrence de 10 p.c., mais la compagnie refusait de contribuer plus que 5 p.c. du salaire.

Le Canadien-National ne s'en tint pas aux termes de l'accord et ne contribua pas autant que l'employé jusqu'au moment où un employé prit effectivement sa retraite. C'est alors seulement que la compagnie entreprit d'égaliser sa contribution à celle de l'employé. Comme conséquence, le Fonds de pension accuse un énorme déficit se chiffrant à 675 millions de dollars. Si la compagnie avait honoré ses engagements, on ne déplorerait pas aujourd'hui ce déficit.

Le régime de pension principal du Canadien-National est connu sous le vocable de Régime n° II. Ce régime instauré en 1952, ne prévoit pas, comme le faisait le régime de 1935, que la compagnie contribuera un montant identique au montant des contributions de l'employé. A la demande du Canadien-National, il est incorporé dans le régime de pensions du Canada, un régime qui souscrit au principe de l'égalité des contributions. Il n'est pas exigé que la compagnie contribue aucun montant nommé si ce n'est les frais d'administration.

Soulignons, de plus, que le régime a subi des modifications en 1952, 1959 et de nouveau en 1966. Il n'est même nulle part fait mention des employés retraités.

Il semblerait que les représentants ouvriers siégeant sur la Commission des pensions du Canadien-National, étant surpassés en nombre dans une proportion de quatre à trois, ne cherchèrent même pas à aborder les questions concernant les retraités. Ils n'ont pas, depuis, déployé plus d'efforts à cet égard. Le seul dossier par écrit que nous connaissions remonte à juillet 1969. Antérieurement à cette date, il semble ne rien exister. De toute évidence, le fait que plusieurs millions de dollars ont été versés par les employés retraités au fonds de pension semble avoir été oublié. Au début des années «60», le Gouvernement fédéral de l'Honorable John G. Diefenbaker légiféra à l'effet que la Compagnie de chemin de fer devait contribuer autant que ses employés. A cette époque, les administrateurs du chemin de fer mirent de l'avant un plan en vertu duquel le chemin de fer fit antichambre et réussit à obtenir du Gouvernement qu'il accorde un délai de 60 ans à la compagnie pour éteindre sa dette. Nous croyons savoir que le Canadien-Pacifique, pour sa part, est tenu de rembourser sa dette en 25 ans. Le Canadien-National s'en tire donc à très bon compte.

There is no question that if both parties to the retirement agreement had lived up to it, the interest off the present money would pay for the complete operation of this plan, and we challenge anyone to deny this statement.

In 1966 the Canadian National integrated the plan with the Canada Pension Plan. Previously the labour organizations had been constantly insisting the fund was sufficiently large enough to provide a credit of at least 1½ per cent for each year of service. This without increasing the contribution. Despite denials and refusals by the railway, when it was in their interest to integrate the plan, the fund overnight became large enough to provide a credit of 1½ per cent per year for all years of service prior to 1966. However this credit did not apply to the Pensioner, even though a good portion of the fund was in existence from contributions made by him, and the years being credited with 1¼ per cent were for identical years to his, years that in many cases his credit was 1 per cent or 1¼ per cent.

It is noteworthy that from 1952 to 1959, the employee contributed 5 per cent of his earnings. For this he received a credit of 1 per cent for the first 20 years, 1¼ per cent the next 10 years, and 1½ per cent for all remaining years.

In 1959 the employee's contribution became ½ per cent of his earnings. For this he received a credit of 1¼ per cent for his first 10 years, and 1½ per cent for all remaining years.

In 1966 when the plan was integrated with the Canada Pension Plan, the employee's contribution on the Company portion of the plan was reduced to 5 per cent. Despite an identical contribution to the years 1952 to 1959, the plan was not as good. The credit does not exceed the 1 per cent, as it did from 1952 to 1959, even though during those years the fund grew despite the higher benefits. True, on earnings in excess of the maximum amount of the C.P.P. (\$5000. in 1966) a credit of 1½ per cent is given, but for this a contribution of 6½ per cent is deducted, even though this same credit was previously available for a lesser contribution.

We urge your committee to consider appropriate changes in the Pension Plan which is at the moment coupled with the Canada Pension Plan and after retirement the two plans are separated. We think the first thing that must be done is to add a Pensioner to the Pension Board, and that a neutral chairman be agreed upon by the Labour Representatives

Il ne fait aucun doute que si les deux parties à l'accord relatif à la retraite avaient respecté cet accord intégralement, l'intérêt provenant du capital accumulé suffirait à défrayer l'entière administration de ce régime, et nous défions qui que ce soit d'opposer un démenti à cette affirmation.

En 1966, le Canadien-National intégra le régime au Régime de pension du Canada. Auparavant, les organisations ouvrières avaient constamment soutenu que le fonds était suffisant pour accorder un crédit d'au moins 1½ p.c. pour chaque année de service, et ceci, sans avoir à majorer les cotisations. Malgré les démentis et le refus du chemin de fer, alors qu'il était de son intérêt d'intégrer le régime, du jour au lendemain le fonds devint assez considérable pour permettre d'accorder un crédit de 1½ p.c. par année pour toutes les années antérieures à 1966. Ce crédit, cependant, ne s'appliquait pas au pensionnaire, même s'il est admis qu'une bonne part du fonds provenait de ses cotisations, et que les années pour lesquelles on accordait un crédit de 1¼ p.c. étaient identiques aux siennes, au cours desquelles son crédit s'élevait à 1 p.c. ou 1¼ p.c.

Il convient de noter que de 1952 à 1959, l'employé contribua 5 p.c. de son salaire pour lequel il reçut un crédit de 1 p.c. pour les 20 premières années, 1¼ p.c. pour les dix années suivantes et 1½ p.c. pour le reste des années.

En 1959, les contributions de l'employé s'élevèrent à 5½ p.c. de son salaire pour lequel il reçut un crédit de 1¼ p.c. pour les 30 premières années et 1½ p.c. pour le reste des années.

En 1966, lorsque le régime fut intégré au Régime de pension du Canada, les contributions de l'employé, touchant la partie relative à la compagnie, furent abaissées à 5 p.c. malgré une contribution identique pour les années 1952 à 1959, le régime n'était pas aussi avantageux. Le crédit ne dépasse pas 1 p.c., comme il le faisait de 1952 à 1959, même si, au cours de ces années, le fonds s'accrut en dépôt de bénéfices plus élevés. Il est vrai qu'un crédit de 1½ p.c. est accordé pour des salaires dépassant le montant maximum du R.P.C. (\$5,000 en 1966), mais à ceci correspond une contribution de 6½ p.c., quoique ce même crédit pouvait, auparavant, être obtenu par une contribution moindre.

Nous recommandons à votre comité d'étudier la possibilité d'apporter les modifications appropriées au Régime de pension qui, actuellement, est combiné avec le Régime de pension du Canada, mais s'en sépare dès la mise à la retraite. Nous estimons qu'il faudrait commencer par nommer un autre pensionnaire à la Commission de Pension, et que les repré-

and the company, and failing that, the Minister of Labour will appoint a Chairman who has no connection with the Railway or with labour. This would do much to break down the dictatorial attitude that exists today when dealing with the Pension Plan. If the information we have is correct, votes are not taken on the Pension Board. It is a matter of the Railway company bringing in a proposition, laying it in front of the labour representatives and saying "That's it, take it or leave it", and when suggestions are made by the employees recommending change the Railway immediately bring out the so-called deficit which they created, and they suggest to the employees that if they want to pay more then certain changes "might" be made. We believe it is essential that the Pension Board become a decision making board, rather than function strictly as an advisory type of Board.

During the past two years, the railway has temporarily introduced early retirement schemes designed to encourage the "over 55" age bracket to take their pension. Particularly the most recent occasion, has not been done on a fair an impartial basis. There are numerous instances of an employee being turned down, even though there are laid off workers available in his occupation. While the money used for this scheme is not drawn from the Pension fund, it appears obvious the Railway has money available for pensions whenever they consider it in their best interests. We suggest this money be placed into the Pension fund in future, and arrangements made to use it in a more equitable, fair and impartial manner.

As workers of a Crown corporation we know of no reason why we should continue to receive a pension plan inferior to that granted the Federal Civil Service employees.

Our committee suggests to your Standing Committee on Transportation and Communication that the following items be considered:

(a) The plan provide a benefit of not less than two (2) percent per year for each year of service based on the best 5 years earnings. This to be retroactive to include those persons now on pension.

sentants ouvriers et la compagnie s'entendent pour nommer un président neutre, à défaut de quoi le ministre du Travail nommera un président qui ne soit relié d'aucune façon au chemin de fer ni aux organisations ouvrières. Ceci contribuerait beaucoup à mettre fin au comportement dictatorial qui se manifeste aujourd'hui lorsque surgissent des questions se rattachant au Régime de pension. Si nos renseignements sont exacts, il n'est pris aucun vote à la Commission de pension. La compagnie de chemin de fer se contente d'émettre une proposition et de dire aux représentants ouvriers: «Voilà, c'est à prendre ou à laisser», et si par hasard les employés recommandent quelque modification, la compagnie sort aussitôt de son coffre le spectre du soi-disant déficit qu'elle a elle-même contribué à créer et propose aux employés que s'ils consentent à verser des contributions plus élevées, certaines modifications «pourraient peut-être» se concrétiser. A notre avis, il est indispensable que la Commission de pension devienne un organisme de prise de décisions et cesse de fonctionner à titre de conseil consultatif.

Au cours des deux dernières années, le chemin de fer a inauguré, à titre d'essai, un régime de retraite prématurée destiné à encourager les personnes de «plus de 55 ans» à prendre leur retraite. Le cas le plus récent, en particulier, n'a pas bénéficié d'un traitement juste et impartial. Il existe de nombreux cas d'employés ayant essuyé un refus, même s'il était facile de leur trouver des remplaçants, temporairement mis à pied, susceptibles de les remplacer. Même si l'argent utilisé aux fins de ce plan ne provient pas du Fonds de pension, il paraît évident que la compagnie dispose de suffisamment de fonds pour fins de retraite lorsque cela fait son affaire. Nous proposons que cet argent soit, à l'avenir, placé dans le Fonds de pension et que les dispositions soient prises afin de l'utiliser de manière plus équitable, juste et impartiale.

A titre d'employés d'une société de la Couronne, nous ne connaissons aucune bonne raison pour laquelle nous devrions continuer à être régis par un régime de pension inférieur à celui dont bénéficient les employés de la fonction publique fédérale. Notre comité propose au Comité permanent des Transports et Communications d'étudier les rubriques suivantes:

a) Que le régime accorde un bénéfice de pas moins de deux (2) p. 100 par année pour chaque année de service en prenant pour base de salaire les cinq (5) meilleures années, avec effet rétroactif, de manière à inclure les personnes présentement à leur retraite.

(b) Widow's Allowance to be increased to not less than 75 per cent.

(c) Retirement age to be reduced to 55 on a voluntary basis, with no deduction for early retirement.

(d) An escalation clause be attached to all pensions to be reviewed every three months.

b) Que les allocations aux veuves soient augmentées jusqu'à une proportion d'au moins 75 p. 100.

c) Que l'âge de la retraite soit abaissé à 55 ans, par choix fait volontairement, sans être astreint à une diminution relative à la retraite prématurée.

d) Qu'une disposition relative à la majoration soit incorporée dans l'accord prévoyant que les pensions seront examinées tous les trois mois.

May we take this opportunity of thanking you and your committee, Mr. Lessard, and we are confident that you will weigh all the submissions carefully, and arrive at a favourable decision.

Yours very truly,
N. Kowalchuk
Secretary

Nous saisissons l'occasion de vous remercier, monsieur Lessard, ainsi que votre comité, et d'exprimer notre conviction que vous étudierez nos propositions avec soin et que vous arriverez à une décision favorable.

Veuillez accepter l'expression de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire
N. Kowalchuk

APPENDIX LL

BRIEF

Submitted by: Roger Ouellette
 Representing
 The Members of the United Transportation
 Union
 T14, montreal

Gentlemen,

Following are a number of questions and findings brought up by the members I represent who belong to the CANADA PENSION PLAN. That Plan was sponsored by the CN and we had to accept it.

QUESTION No. 1:

How does the 1959 Plan adapt itself to the federal or provincial pensions plans?

Findings:

On the basis of the decrease of contributions due to the coming into force in 1965 of the pension plans sponsored by the various governments (the contribution amounted to 6½ per cent of total wages; it has been reduced to 5 per cent on the first \$4,800.00, and has since been changed to 5 per cent on \$5,100.00 and 6½ per cent on anything beyond that figure), it is to be expected that this reduction will increase in the coming years. Let me explain myself: December 31 is a date on which the full government pension amounting to \$106.25 will be paid to pensioners. This is only the first stage of those government pensions, therefore, we may expect that by 1975 or maybe earlier, there will be further increases of premiums in order to improve pensions. However, as was the case in June 1965, that will not prevent a reduction in our participation in the CN PENSION FUND from 1½ per cent to 2 per cent, depending on what the various governments will want to do during the second stage of their SUPER ANNUATION PLAN.

It is unthinkable that the various governments would freeze the amount at \$106.25 per month, since their aim is to provide adequately for the needs of future pensioners. We ask ourselves the following question:

What will happen to those pensioners who during their years of employment contributed to the various government pension plans only? It is obvious that those who will have as sole revenue the modest sum of \$106.25 will need assistance from one or more levels of government. Consequently, this would oblige our various governments to provide social assistance to needy pensioners.

APPENDICE «LL»

MÉMOIRE

Présenté par Roger Ouellette
 représentant
 LES MEMBRES DE LA UNITED
 TRANSPORTATION UNION
 Local T14, de Montréal

Messieurs:

Vous trouverez ci-dessous des questions ainsi que des constatations que se posent les membres que je représente, qui font partie des RÉGIMES DE PENSIONS, commandités par le Canadien National, que nous avons dû accepter.

QUESTION N° 1:—

Comment le Régime de 1959 s'adapte-t-il au Régime de Pensions des gouvernements, soit fédéral ou provincial?

Constatations:—

Se basant sur la diminution des cotisations faites par la rentrée en vigueur en 1965 du Régime des Rentes des Gouvernements (la cotisation était de 6½ p. 100 sur le salaire total, elle est réduite à 5 p. 100 sur les premiers \$4,800.00 et est passée depuis à 5 p. 100 sur \$5,100.00 et à 6½ p. 100 sur l'excédent de cette somme), il est à prévoir que cette diminution ira en s'accroissant dans les années futures, et je m'explique:

Le 31 décembre est la date où la pleine pension gouvernementale de \$106.25 sera payée aux retraités. Ceci n'est que la première phase de ces rentes gouvernementales et il est donc à prévoir qu'en 1975 ou peut-être avant d'autres augmentations de primes sont à prévoir pour améliorer ces Rentes ce qui n'empêchera pas, comme en juin 1965 de diminuer notre participation au FONDS DE PENSION du C.N. de 1½ p. 100 à 2 p. 100 dépendant de ce que les Gouvernements voudront faire dans la 2° phase de leur

RÉGIME DE RETRAITE.

Il est inadmissible de croire que les Gouvernements arrêteront à \$106.25 par mois, leur but étant de subventionner adéquatement aux besoins des futurs retraités.

Nous nous posons cette question:

Qu'advient-il aux retraités qui durant leurs années de travail n'auront contribué qu'aux RÉGIMES GOUVERNEMENTAUX? Certes, ceux qui n'auront que comme revenu la modique somme de \$106.25 auront besoin de l'aide d'un ou des Gouvernements. Ce qui obligerait nos gouvernements à venir en aide socialement aux retraités nécessiteux.

Briefly:

It would therefore be logical to think that for various governments will increase the Retirement Fund Plans until those plans can provide adequately for pensioners. Therefore, there is no advantage in being a member of a private fund when a person has sacrificed his savings during his entire life only to realize that this fund is decreasing over the years.

QUESTION No. 2

What happens to our contributions if we leave the company?

Findings

Freeze of contributions after October 1 1967, is a clause which did not exist when the majority of the members who I represent joined the C.N. Pension Fund. Had they been told the promotion campaign that at sometime in the future the contributions would be frozen, the vast majority of contributors would never have joined a program. Therefore, the Freezing of contributions is a discriminatory measure which is highly unpopular and which is contrary to Humane Rights. In the event that the contributor wants to leave the company for some reason or other, if he is obliged to go to another country in the United Kingdom, what will happen to his contributions which were frozen under Bill C-221. Furthermore, we must keep in mind that when some of these contributors joined this private fund, they had in mind other possible uses for the savings accumulated by them over the years. (There is no need to remind you that most insurance companies show you the possibility of using your savings either in the form of collateral or loans which you can use at your own discretion.

A Example of Discrimination

In the C.N. booklet, form 4641F, page 29, under the heading "Amendments", it is written and I quote: "the company may from time to time amend or abolish any clause of the present plan". In accordance with the constitution of the Plan, the Board is made up of 10 members of which (4) are senior officials of the Company who are appointed by the members of the Board, and (3) representatives of the unionized employees elected through and among the union leaders. In view of the numerical advantage of the company it is obvious that all times of amendments, whether through the advantage of the contributors will be adopted.

CONCLUSION:

As the representative of a local which has approximately 700 members who all contribute

Je résume:

Il est donc logique de penser que nos gouvernements hausseront les Régimes de Caisse de Retraite jusqu'à ce que ces Régimes subviennent convenablement aux retraités. Donc il n'est pas plus avantageux pour un participant de fonds privé, qui a sacrifié ses économies durant toute sa vie et qu'il réalise que ce même fonds va en dépréciant avec les années.

QUESTION N° 2:—

Qu'advient-il de nos contributions si nous quittons la compagnie?

Constatations

Le gel des contributions après le 1^{er} octobre 1967 est une clause qui n'existait pas lorsque la majorité des membres que je représente joignirent le fonds de pension du C.N. Si durant la campagne de promotion il aurait été mentionné que dans un temps futur leurs contributions seraient gelées, la presque unanimité des contributeurs n'auraient jamais joint un tel programme. C'est donc dire que le gel des contributions est une mesure discriminatoire et très impopulaire qui va même à l'encontre des DROITS DE L'HOMME. Advenant qu'un contributeur désire quitter la compagnie pour une raison ou une autre, (voir même dans l'obligance de s'expatrier dans un pays autre que dans le Royaume-Uni) qu'advierait-il de ses contributions gelées par le Bill C-221; aussi il faut réaliser que certains contributeurs à ce fonds privé envisageaient lorsqu'ils se sont joints, d'autres possibilités avec leurs économies accumulées avec les années. (Point n'est besoin de vous faire remarquer que presque toutes les compagnies d'assurances vous laissent la possibilité, soit sous forme collatérale ou d'emprunt utilisable à votre bon escient.)

Exemple de discrimination

Dans son livret explicatif le C.N. form 4641 F page 29, sous titre, «AMENDEMENTS», il est écrit et je cite: «La compagnie peut de temps à autre modifier ou supprimer tout article du présent régime».

D'après la présente constitution du Régime, le bureau administratif qui est composé de sept (7) membres dont quatre (4) hauts fonctionnaires de la Compagnie, désignés par les administrateurs, et trois (3) représentants des employés syndiqués élus par et parmi les dirigeants des syndicats. Étant donné l'avantage numérique en faveur de la compagnie, il est indéniable que toutes formes d'amendements en faveur ou non des contributeurs seront adoptés.

CONCLUSION:—

Comme représentant d'un local d'approximativement 700 membres dont la presque tota-

to this plan, I am fully confident in your understanding and I am hoping for a decision which will be favorable to the members which I represent.

Yours very truly,

Roger Ouellette,
Vice President, in charge of
Grievances,
United Transportation Union,
Local T-14, Montreal, 716-1st-
Avenue, Verdun 203, P.Q.

lité contribue à ce régime, j'ai entièrement confiance en votre compréhension et j'espère une décision qui sera favorable aux membres que je représente.

Bien à vous,

Roger Ouellette, vice-président des griefs,
United Transportation Union,
Local T-14, Montréal,
716-Première Avenue,
Verdun 203, P.Q.

APPENDIX MM

APPENDICE «MM»

BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE
ENGINEERS
Division 764BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE
ENGINEERS

March 23rd. 1970

Le 23 mars 1970

M. H.-Pit Lessard, M.P.,
Chairman of the Transport Committee,
Room 249-WB,
House of Commons,
Ottawa
Dear Sir:

M. H.-Pit Lessard
Président du Comité des transports
Pièce 249—Édifice de l'Ouest
Chambre des communes
Ottawa.
Monsieur,

The Brotherhood of Locomotive Engineers,
7, No. 764, Melville, Sask. held a Special
Meeting, on Sunday March 22/70 to discuss
the C.N.R. Pension Plan and the following
proposals were made.

La «Brotherhood of Locomotive Engineers»
division 764, de Melville, Sask., a tenu une
séance spéciale, le dimanche 22 mars 1970
pour discuter du régime de pension du CN et
on y a fait les propositions suivantes.

The following are changes to be made to
the C.N.R. Pension Plan Book, Revised to
October 31, 1968.

Ce qui suit constitue les changements qui
doivent être apportés au Livre du régime de
pension du CN, révisé au 31 décembre 1968.

1. *Survivor Benefits*: Page 22, Clause 6 of
Article 6, change to read 75 per cent of his
pension instead of the present one-half of his
pension.

1. Avantages pour le survivant: Page 22,
article 6, du règlement 6, changement qui
doit se lire 75 p. 100 de sa pension au lieu
de la présente moitié de sa pension.

2. *Early retirement*: Page 21, Clause 2 of
Article 6, change to provide for increased bene-
fits for contributors who choose to retire
early.

2. Retraite anticipée: Page 21, article 2 du
règlement 6, changement en vue d'avanta-
tages accrus pour le contributeur qui
choisit de prendre sa retraite plus tôt.

3. Provide for a cost-of-living allowance to
be incorporated into the Pension Plan. (Bene-
fits to include Past, Present and Future
pensioners).

3. Prévoir une allocation du coût de la
vie qui serait incorporée au régime de
pension (avantages qui engloberaient les
pensionnés anciens, actuels et futurs).

4. Provide for the Pension benefits to be
calculated on the basis of 2 per cent for each
year of allowable service. This to be applied
to existing pensions as well as all future
pensions.

4. Prévoir des avantages de pension qui
seront calculées sur la base de 2 p. 100
pour chaque année de service autorisable.
Applicable aux pensions existantes de
même qu'aux pensions futures.

5. *Power to amend*: Page 34, Rule 29,
delete the word "Company" and insert the
words "Pension Board."

5. Droit d'amendement: Page 34, règle-
ment 29, retrancher le mot «compagnie»
et insérer les mots «commission des
pensions».

6. *Pension Board*: Page 18, Clause (1) of
Article 2 to provide for "Equal Representation"
on the Pension Board.

6. Commission des pensions: Page 18,
article (1) du règlement 2 doit prévoir
pour «une représentation égale» sur la
Commission de pensions.

All these requests are made with the
understanding that the Pension Fund can
carry these improvements without "Deleting
the Fund."

Toutes ces demandes ont été faites en
tenant compte que le fonds de pension peut
supporter ces améliorations sans pour cela
«supprimer le fonds».

Yours truly,
R.D. Rynbend
Secretary-Treasurer

Le secrétaire-trésorier
R. D. Rynbend

APPENDIX NN

Standing Committee on Transport and
Communications

BRIEF

Robert Normand
Clerk of the Committee
House of Commons
Ottawa, Ont.

Victoria, B.C.
May 18th., 1970

Subject: C N R Pension Fund

1. That retirement be made available at 60 years with no loss of benefits.
2. The pension age be reduced to 60 years, one year at a time basis.
3. Monthly Health and Welfare payments should be paid by the Can. Nat. Rlys.
4. Widows allowances be increased to 75 per cent.
5. Cost of living clause to be included to cover past, present, and future pensioners.
6. 2 per cent per year of service for best 60 months, retro-active to Jan. 1 1966.
7. The pension, prior to Jan. 1, 1966, be raised on a percentage basis, based on the amount the pensioner paid into the fund.
8. Pensioners who did not pay into the C N R Pension Fund, their raise should be paid by the Can. Nat. Rlys, or the Federal Govt.
9. The loss of time by men, laid off in the 1930's and available for duty, should be allowed as full service on their pensions.
10. An Independent Chairman appointed to the Pension Board.

1043 Hampshire Rd.
Victoria, B.C.
G. M. Irvine
Local Chairman, U.T.U., Victoria B.C.

APPENDICE «NN»

MÉMOIRE
adressé au

Comité permanent des transports
et des communications

M. Robert Normand
Greffier du Comité
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Victoria, C.-B.
Mai 1970

Sujet: Fonds de pension du CN

1. Que la retraite soit possible à 60 ans sans perte d'avantages.
2. Que l'âge de pension soit réduit à 60 ans une année sur la base du temps.
3. Les paiements mensuels pour la santé et le bien-être devraient être payés par le CN.
4. Que les allocations aux veuves soient augmentées à 75 p. 100.
5. Qu'une clause du coût de la vie soit incluse pour couvrir les pensionnés anciens actuels et futurs.
6. 2% par année de service pour les meilleurs 60 mois, rétroactifs au premier janvier 1966.
7. Que les pensions, antérieures au premier janvier 1966, soient augmentées sur une base de pourcentage, fondée sur le montant que le pensionné a payé au fonds.
8. Que pour les pensionnés qui n'ont pas payé au fonds de pension du CN, l'augmentation soit payée par le CN ou le gouvernement fédéral.
9. Le temps perdu des hommes, mis à pied au cours des années 1930 et qui étaient disposés à travailler, devrait compter comme service à plein temps pour leur pension.
10. Qu'un président indépendant soit nommé par la Commission des pensions.

1043 Hampshire Rd.
Victoria, C.-B.
Le président local
de l'U.T.U.
Victoria, C-B.
G. M. Irvine.

APPENDIX OO

21 May 1970

Standing Committee on Transport and
Communications
C.N.R. Pensions

Submitted by G.M. Baker, Deerholme, B.C.

1. A few years ago the Federal Government passed a law which froze pension payments for civil servants after a certain date. A civil servant leaving his job cannot now draw his pension out until he becomes 65 years of age. C.N.R. employees were classed as civil servants and came under this law. Lately, civil servants on pension have been granted a 2 per cent increase for each year on pension. C.N.R. pensioners were not classed as civil servants under this law. In other words when it comes to taking our money we are civil servants but when it comes to giving some of it back we are not. I believe it is the duty of this committee to look into this injustice and recommend that it be corrected and also to have C.N.R. employees classified as civil servants or not.

2. Years ago when the Trans Canada Airlines was first formed and was a branch of the C.N.R. the T.C.A. pension plan was based on the C.N.R. plan word for word. However, they did not go along with the various changes of doubtful benefit which the C.N.R. plan underwent and they now have a better plan than the C.N.R. For one thing they can retire at age 60 with no loss of pension. Surely the master pension plan of the C.N.R. should be as good as its offspring the Air Canada Plan.

3. I do not believe the pension board when they say the money is not available to increase pensions. If it is not available as they say then our money has been mismanaged. It is a known fact that an increase of only 1 per cent in investment income can increase pension benefits by 100 per cent. It should be an easy matter to increase our pension plans low rate of investment income by at least 1 per cent. There are several trustworthy companies in Canada that make a business of handling pension plan monies and ours should be turned over to one of these with instruction to invest in good sound PRIVATE Canadian Companies. The stock market is considered a

MÉMOIRE

APPENDICE «OO»

21 mai 1970

Comité permanent des Transports et des
Communications—Pensions du CN

par G. M. Baker, Deerholme, C.-B.

1. Il y a quelques années, le gouvernement fédéral adoptait une loi qui gelait les paiements de la pension aux fonctionnaires après une certaine date. Un fonctionnaire qui quitte son travail ne peut maintenant retirer l'argent de sa pension avant 65 ans. Les employés du CN étaient classifiés comme fonctionnaires et tombaient sous cette loi. Récemment, les fonctionnaires qui recevaient leur pension ont reçu une augmentation de 2 p. 100 pour chaque année de pension. Les pensionnaires du CN n'ont pas été classifiés comme fonctionnaires en vertu de cette loi. En d'autres mots, lorsqu'il s'agit de prendre notre argent, nous sommes des fonctionnaires, mais lorsqu'il s'agit d'en donner nous le sommes plus. Je crois qu'il appartient au Comité d'étudier cette injustice et de recommander qu'elle soit corrigée et, de plus, que les employés du CN soient classifiés comme fonctionnaires ou qu'ils ne le soient pas.

2. Il y a plusieurs années lorsque les lignes aériennes Trans Canada ont d'abord été formées et faisaient partie du CN, le régime de pension de TCA était basé sur le plan du CN, mot pour mot. Toutefois, ils n'adoptaient pas les divers changements d'avantage douteux comme ce fut le cas pour le CN, et ils ont maintenant un bien meilleur régime que le CN. Ils peuvent d'abord prendre leur retraite à 60 ans sans perte de pension. Le régime de pension principal du CN devrait sûrement être aussi bon que son rejeton, le régime d'Air Canada.

3. Je ne crois pas la Commission des pensions lorsqu'elle dit que l'argent n'est pas disponible pour augmenter les pensions. S'il n'est pas disponible, comme disent les gens de la Commission, alors notre argent a été mal géré. C'est un fait connu qu'une augmentation de seulement 1 p. 100 dans le revenu investi peut augmenter les avantages de pensions de 100 p. 100. Il devrait être facile d'augmenter notre taux peu élevé de revenu investi de nos régimes de pensions d'au moins 1 p. 100. Il y a plusieurs compagnies dignes de confiance au Canada qui s'occupent de gérer l'argent des régimes de pension et notre argent devrait leur être remis avec la recommandation qu'ils

buyers market right now and it would be a good time to take this action. Canada as a nation succeeds or fails by what it's private business firms do. Our pension plan can do no less.

4. The pension plan is administered by a board of seven. Four from the Company and three from labour unions. This of course boils down to one from the Company and none from the men. A fairer method would be an equal number from the Company and labour with a neutral chairman agreeable to both parties.

5. My father worked for the C.N.R. for 45 years. Most of this time as Chief Travelling Auditor, a better than average position. At age 65 his pension was fully paid up. I state this to make it clear that if his pension was inadequate how much more so must be a person with a lesser position and shorter length of service. My father's pension was \$140 per month. He died about 5 years ago leaving my Mother with a pension of \$67 per month. She would have been given \$40 a month by the Government had she not had the C.N.R. pension, so actually Father's pension for the 45 years service provided his wife with the magnificent sum of \$27 per month. Disgraceful!

l'investissent dans des compagnies canadiennes privées de bonne réputation. Le marché de la bourse est considéré comme un marché d'acheteurs à l'heure actuelle, et le ten serait bien choisi d'agir de la sorte. Canada, en tant que nation, réussit ou fait selon les activités des maisons d'affaires privées. Notre régime de pension n'en fera moins.

4. Le régime de pension est géré par un Conseil composé de sept personnes. Quatre personnes faisant partie de la compagnie et trois des syndicats. Cela veut dire, évidemment, qu'une personne représente la compagnie et qu'aucune représente nos hommes. Pour une méthode plus juste il faudrait un nombre égal de personnes de la compagnie et de la main-d'œuvre, et un président neutre acceptable aux deux parties.

5. Mon père a travaillé pour le CN pendant 45 ans. La plupart du temps comme vérificateur-voyageur en chef, un poste un peu au-dessus de la moyenne. A 65 ans, sa pension était complètement payée. Je mentionne ceci pour souligner le fait que si sa pension était inadéquate, combien plus le sont celles des personnes dont les postes sont moins importants et dont la durée de travail a été plus courte. La pension de mon père était de \$140 par mois. Il est mort, il y a 5 ans, laissant à ma mère une pension de \$67 par mois. Elle aurait reçu \$40 par mois du gouvernement si elle n'avait pas eu la pension de CN, ce qui veut dire en vérité que la pension de mon père pour 45 années de service a donné à sa femme la somme mirobolante de \$27 par mois. C'est honteux!

G. M. Baker

(signé G. M. Baker)

APPENDIX PP

CANADIAN TELECOMMUNICATIONS
UNION
Division No. 43 of the United Telegraph
Workers

Le Syndicat Canadien des
Télécommunications
Division No. 43 des Travailleurs Unis du
Télégraphe

Edmonton, Alta.
May 15, 1970

M. H. Pitt Lessard, MP
Room 249 WB
House of Commons,
Ottawa, Canada

Dear sir:

As the Standing Committee on Transport
and Communications will begin Hearings on
June 2, please make this letter part of the
transcript.

We don't protest to have knowledge of
accounting procedures, but we do feel that
an explanation is in order as to why the
reserve figures of the C.N. Pension Financial
Statement in 1968 is shown as \$1,414,744,356
and changed to read reserves in 1969 as \$1,-
0,433,129 when the amount the Railways
have been owing the Pension Fund was in
excess of 675 million.

In the Telecommunications field the techno-
logical changes in the past few years have
been vast and rapid as result many of the
senior employees are willing to retire, but not
at a penalty, then in a few years be reduced
to almost welfare status. We feel that if the
Pension Agreement had been lived up to and
proper contributions made by the company
many of the senior employees would be able
after 35 years of service to retire with dignity,
making positions available for many of the
younger people coming into the work force.
With the present unemployment rate being at
an all time high, it is incumbent on the Govern-
ment and Railways to make the necessary
provisions.

In the Reciprocal Withdrawal (C.N. and
C.P. companies closing telegram offices across
the country) the Companies claim that the
Pensions are not negotiable, but insisted that
the Pension clause be put into the agreement.
We felt at the time of negotiations the word-
ing was sufficient to protect the pensions of
the C.N. Employees transferring to the C.P. It
wasn't till considerable time after the trans-

APPENDICE «PP»

CANADIAN TELECOMMUNICATIONS
UNION
Division No. 43 of the United Telegraph
Workers

Le Syndicat Canadien des
Télécommunications
Division No. 43 des Travailleurs Unis du
Télégraphe

Edmonton (Alberta).
le 15 mai 1970.

M. H.-Pitt Lessard, député,
Pièce 249 édifice de l'Ouest,
Chambre des communes,
OTTAWA, Canada.

Monsieur,

Étant donné que le Comité permanent des
transports et communications commencera à
tenir ses audiences le 2 juin, veuillez, je vous
prie, incorporer cette lettre au compte rendu.

Nous ne prétendons pas être au courant des
modes de comptabilité, mais nous estimons
avoir droit à une explication concernant la
raison pour laquelle le rapport financier du
Canadian National pour 1968 fait état d'un
fonds de pension de 1,414,744,356 alors que
les réserves de ce fonds se chiffrent à \$1,089,-
433,129 pour 1969, étant donné que le montant
dû par les chemins de fer au fonds de pen-
sion s'élève à plus de 675 millions de dollars.

Au cours des dernières années, le domaine
des télécommunications a été témoin de trans-
formations technologiques profondes et rapi-
des. Comme résultat, beaucoup de vieux
employés consentent à prendre leur retraite,
mais refusent d'être, de ce fait, pénalisés et
réduits, quelques années plus tard, à un état
voisin de secours de l'assistance sociale. Si, à
notre avis, on s'en était tenu aux termes de la
Convention relative aux pensions et si la
compagnie avait versé les cotisations voulues,
nombreux sont les vieux employés qui pour-
raient, après 35 années de service, se retirer
avec dignité, laissant la place aux jeunes qui
se présentent sur le marché du travail. Le
chômage ayant actuellement atteint le plus
haut sommet de tous les temps, il incombe
tant au Gouvernement qu'aux Chemins de fer
de prendre les dispositions appropriées.

Quant à la réciprocité des retraits (c.-à-d. le
Canadien National et le Canadien Pacifique
fermant leur bureaux d'un océan à l'autre) les
compagnies prétendent que les pensions ne
sont pas négociables, mais elles veulent
cependant incorporer la disposition relative à
la pension dans la convention. Lors des nég-
ociations, nous estimons que le choix des mots
de la convention protégeait suffisamment les

fers had been made that we learned to our dismay that the meaning of the clause to the companies had changed, as result the Ex C.N. Employees had to accept an inferior pension from the C.P.

We hope we can prevail on the Standing Committee to try to correct this injustice and cruel Hoax on Ex C. N. Employees who are at the age where they cannot take retirement and other employment is most difficult to find.

Your truly,

J. Hiniuk
Assistant General Chairman.

pensions des employés du Canadian National qui était transférés au Canadien Pacifique. (C'est que longtemps après que les transferts eurent été effectués que nous apprîmes avec consternation que les compagnies attribuaient un autre sens à la disposition. Les anciens employés du Canadian National furent donc forcés d'accepter une pension moindre du Canadien Pacifique.

Nous espérons pouvoir amener le Comité permanent à chercher à corriger l'injustice, la cruelle mystification faite aux anciens employés du Canadien National qui ont atteint un âge où il leur est impossible de prendre leur retraite et où il est très difficile de se trouver un autre emploi.

Je vous prie de croire à mes sentiments distingués,

Le président général adjoint
J. Hiniuk

APPENDIX QQ

BIGGAR RAILWAY EMPLOYEE AFFAIRS COMMITTEE BRIEF

This brief prepared and accepted by the executive of Biggar Railway Employee Affairs Committee representing Biggar Railway employees and pensioners and presented for study and consideration to—

Manager, C.N.R. Pension and Welfare plan.
Members of C.N.R. Pension Board.

Federal Minister of Transport and various Members of the Federal Government.
Chairman Standing Committee on Transport and Communications.

For this executive by instruction hereby submit the following proposals as just and necessary changes required in the present C.N.R. Pension Plan.

Submission:

Item 1—That an escalation clause be applied to the C.N.R. Pension Plan to be based on and related directly to the cost of living index. This addition to be encompassed into the plan changes must be retroactive. app. 1.

Item 2—No reduction to survivors of pension benefits paid to employee. Survivorship to include dependent children to the age of 21. Benefits payable to a widow should not be affected by remarriage. *app. 2a and b.

Item 3—Disability retirement on medical grounds to be authorized and granted by pension board with full non reduced pension at any age. *app. 3

Item 4—Maximum pensionable service to be 35 years. Full optional pension with no reduction or penalty for early retirement based on 35 years service and 55 years of age. This clause to be calculated at rate of no less than 2 per cent and not actuarially reduced.

Item 5—Pension and Welfare Plans Board to be transformed so as to provide an equal number of voting members from both labour and management and to include one neutral member to act as chairman. *app. 4

APPENDICE «QQ»

MÉMOIRE DE LA BIGGAR RAILWAY EMPLOYEE AFFAIRS COMMISSION

Ce mémoire que la direction de la *Biggar Railway Employee Affairs Commission* a préparé et approuvé au nom des employés et des retraités, nous le soumettons à l'étude et à l'examen des personnes suivantes:

le directeur, régime de pensions et de sécurité sociale, National canadien;
les membres du régime de retraite, National canadien;

le ministre fédéral des transports et certains membres du gouvernement fédéral;
le président du Comité permanent des transports et communications.

Nous membres de cette direction, en conformité des directives reçues, nous soumettons par les présentes ces propositions que nous estimons justes et nécessaires, visant à modifier le régime de retraite du National canadien.

Nous proposons:

1. d'appliquer au régime de retraite du National canadien une clause ascensionnelle qui soit fondée sur l'indice de vie chère et soit en rapport direct avec lui; cette addition à insérer dans ledit régime, doit être rétroactive; (voir: app. 1)

2. de ne pas réduire aux survivants les prestations de pension versées aux employés; les survivants comprennent les enfants âgés de moins de 21 ans; les prestations versées à une veuve ne doivent pas être modifiées par suite de son mariage; (voir: app. 2a et b)

3. que le régime de retraite autorise de prendre la retraite pour cause d'invalidité avec preuves médicales à l'appui, et accorde à tout âge la pension complète dans ce cas; (voir: app. 3)

4. que le service ouvrant droit à pension soit au maximum de 35 ans; que la pension pleinement facultative, sans aucune réduction ou pénalité relative à la retraite hâtive soit basée sur le service de 35 ans et l'âge de 55 ans; que cette clause soit calculée au taux d'au moins 2 p. 100 non réduit par l'actuaire;

5. que les régimes de pension et de sécurité sociale soient modifiés de telle sorte qu'ils comprennent un nombre égal de membres, tant du côté ouvrier, ayant le droit de vote, et un membre neutre assumant le rôle de président; (voir: app. 4)

Item 6—Pension fund to be remunerated at Bank of Canada non prime rate of interest, calculated annually, for all monies borrowed by the Railway for capital investment.

Summation:

1. The lack of an escalation arrangement as contained herein becomes a very sinister element of any plan adversely affecting all superannuates in later years.

2. It is a fact that employees are working under handicap due to disability, allegedly because of being unable to receive an equitable pension. Instead, demotion is forced upon them which drastically affects their final pension calculation.

3. It is a major concern of a majority percentage of employees to attain the opportunity to retire at an earlier age than 65. 35 years in their view being sufficient to be part of the work force. This in turn will provide the means whereby a younger employee with usually greater obligations and no established pension to remain working. Both the pensioned and working employee could thereby support their families and live in dignity. This would not force retirement before 65 for those who might so choose.

We therefore request consideration be given immediately to the changes which have been stated herein.

Appendix 1—As reported in Canadian Transport dated Jan. 15/70

2500 C.N. Pensioners receive 25 dollars less per month

7327 C.N. Pensioners receive less than 100 dollars per month

8275 C.N. Pensioners receive less than 200 dollars per month.

Hansard—December 19/69 pages 2203-2205

Appendix 2a and b—Public service pension Board of Alberta. Optional forms of pension relates to some degree.

Appendix 3—Public service pension Board of Alberta. Under item—Early retirement.

Appendix 4—Under item 5—C.N. Pension Board, Montreal.

6. que le fonds de pensions soit versé à la Banque du Canada, sans taux de base d'intérêt, en récompense de toutes les sommes que le chemin de fer a empruntées pour des placements de capitaux.

Annexes:

1. Le manque de disposition ascendante, telle que la présente, sera pour tout régime un bien sinistre élément qui jouera plus tard en défaveur de tous les retraités.

2. C'est un fait que les employés œuvrent désavantagés par l'invalidité, car ils ne peuvent pas recevoir de pension équitable. Bien plus, on leur impose la rétrogradation qui modifie d'une façon drastique le calcul final de leurs pensions.

3. Le plus grand nombre d'employés recherchent activement l'occasion de prendre leur retraite avant d'avoir atteint l'âge de 65 ans. A leurs yeux, 35 ans suffisent pour faire partie des effectifs de la main-d'œuvre. De plus, ce sera un moyen de garder au travail le jeune employé qui a habituellement de grandes obligations, mais aucune pension établie. Ainsi, le retraité et l'employé travailleront pour subvenir aux besoins de leur famille et vivre en toute dignité. De cette manière, on n'obligerait pas à la retraite avant 65 ans ceux qui veulent continuer à travailler.

Nous soumettons donc à votre examen immédiat les modifications que nous venons de proposer.

Appendices:

App. 1. Tel qu'exposé dans le *Canadian Transport* du 15 janvier 1970.

2500 retraités du CN reçoivent moins de 25 dollars par mois.

7327 pensionnés du CN reçoivent moins de 100 dollars par mois.

8275 pensionnés du CN reçoivent moins de 200 dollars par mois.

Hansard—du 19 décembre 1969, page 2203-2205

App. 2a et b—*Public Service Pension Board of Alberta* Formes facultatives de pension relatives à un degré.

App. 3. *Public Service Pension Board of Alberta* Clause; retraite hâtive.

App. 4. Clause 5—Régime de pensions du CN, Montréal.

APPENDIX RR

UNITED TRANSPORTATION UNION
Alberta Sub-Legislative Board12405-126 Street,
Edmonton 41, Alberta,
May 25th, 1970.

Mr. H.-Pit Lessard, M.P.

Chairman,
Committee on Transport and Communica-
tions,
Room 249 West Block,
House of Commons,
OTTAWA, Ontario.

Dear Mr. Lessard:

The members of Local 1210 of the United Transportation Union has instructed the undersigned to make our views known to the standing Committee on Transport and Communications which will begin hearings on June 2nd, 1970 on the matter of Canadian National Railways Pensions.

Would you kindly make this letter part of the transcript of the proceedings.

Briefly, the request made by local 1210 for improvement to the Canadian National Pension Plan are;

- (1) Equal employer-employee representation on the Pension Board.
- (2) Early voluntary retirement after 35 year service with no loss in benefits.
- (3) Survivor benefits to be increased to not less than 75 per cent of the pension earned by a deceased employee or pensioner.
- (4) That pension be calculated at the rate of 2 per cent per year of service.
- (5) That all pensions be adjusted annually as the Consumer Price Index, published by the Dominion Bureau of Statistics, increase.
- (6) That the Canada Savings Bond interest rate be paid on refunds of employees contributions where service is definitely terminated prior to retirement.

We trust that you will give the above your usual kind consideration, I beg to remain

Respectfully yours,
C. J. Verhulst,
Legislative Representative,
Local 1210 U.T.U.

APPENDICE «RR»

UNITED TRANSPORTATION UNION
Commission Sub-Législative de l'Alberta12405—126^e Rue
Edmonton 41 (Alb.)
le 25 mai 1970

M. Pit Lessard M.P.

Président du Comité
des transports et communications
Pièce 249, Édifice de l'Ouest
Chambre des communes
Ottawa (Ont.)

Cher Monsieur Lessard,

Les membres de la section locale 1210 du syndicat uni des transports a chargé le soussigné de faire connaître notre position au Comité permanent des transports et communications qui commencera ses auditions le 2 juin 1970 au sujet des pensions du CN.

Je vous prie de bien vouloir annexer la présente lettre au procès-verbal des débats.

En résumé, les demandes faites par la section locale 1210 en vue d'améliorer les régimes de pension du CN sont les suivantes:

- (1) Représentation à égalité de l'employeur et des employés au sein de la commission des pensions.
- (2) Retraite volontaire anticipée après 35 années de service, sans aucune perte d'avantages.
- (3) Accroissement de la pension de veuve au niveau de non moins de 75 pour cent de la pension perçue par un employé ou retraité défunts.
- (4) Calcul de la pension au taux de 2 p. 100 par année de service.
- (5) Réajustement annuel des pensions, en cas d'augmentation de l'indice des prix à la consommation publié par le Bureau fédéral de la statistique.
- (6) Paiement du taux d'intérêt des obligations d'épargne du Canada sur le montant des versements faits au fonds par un employé et remboursés à ce dernier en cas de cessation définitive de service avant la retraite.

Dans l'espoir que vous voudrez bien examiner la requête ci-dessus avec votre usuelle bienveillance, je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

C. J. Verhulst
Conseiller juridique
Section locale 1210 U.T.U.

APPENDIX SS

Melville, Sask.,

27 May 1970

The Rt. Hon. The Prime Minister
 Mr. H.-Pit Lessard
 Mr. J. Skoberg
 Mr. L. Nystrom
 Mr. L. Benjamin
 Mr. John Burton

All Members—Standing Committee on Transport & Communications

We are aware that your office has received a number of submissions in regards to the C. N. R. Pension Plan.

You are no doubt aware of the contents of this Pension Plan as it now exists and the way in which it is administered.

We the undersigned, feel that as CNR employees, we are being discriminated against inasmuch as the CNR is a Crown Corporation and its employees suffer all the disadvantages and none of the advantages.

We feel that the CNR Pension Plan should be comparable Pension Plan to that enjoyed by other Crown Corporations, Federal Civil Servants, Members of the Armed Forces and the RCMP.

In view of this we submit the following resolutions for your consideration:

1. That Pension Plan must be part of the work agreements, subject to negotiation and supervised by a government board.
2. That a cost of living clause be included to cover past, present and future pensioners. To move up or down with the Dominion Bureau of Statistics figures for cost of living, providing that pension shall not be reduced below basic pension per month.
3. That pension shall be calculated at 2 per cent for each year of allowable service and retroactive to cover employees now on pension.
4. The Pension Plan shall be administered by a board of seven members consisting of three (3) officers of the company and three (3) members elected by the General Chairman Association. The elected members not be members of the General Chairmen Association. The seventh member of the board to be an impartial government appointed chairman. The

APPENDICE «SS»

Melville (Saskatchewan)

Le 27 mai 1970

Le Très Honorable Premier Ministre
 M. H.-Pit Lessard
 M. J. Skoberg
 M. L. Nystrom
 M. L. Benjamin
 M. John Burton

A tous les membres—Comité permanent des transports et des communications

Nous savons que votre bureau a reçu un certain nombre de mémoires en rapport avec le régime de retraite du CN.

Vous savez sans doute ce que contient le régime de retraite, tel qu'il existe, et la façon dont il est administré.

Nous les soussignés, croyons que, en tant qu'employés du CN, faisons l'objet de discrimination, attendu que la compagnie des Chemins de fer Nationaux est une compagnie de la Couronne et que ses employés en subissent tous les désavantages et ne jouissent d'aucun avantage.

Nous croyons que le régime de retraite du CN devrait se comparer au régime de retraite des autres compagnies de la Couronne, des employés de la Fonction publique, des membres des forces armées et de la Gendarmerie royale du Canada.

A cause de ce qui précède, nous proposons les résolutions suivantes afin que vous puissiez les étudier.

1. Que le régime de retraite fasse partie d'accords de travail, sujet à des négociations et surveillé par une commission du gouvernement.
2. Que la clause du coût de la vie soit incluse pour couvrir les pensionnés anciens actuels et futures, qui monterait ou descendrait selon les chiffres du coût de la vie du Bureau fédéral de la statistique, à la condition que cette retraite ne soit pas réduite au-dessous de la retraite de base mensuelle.
3. Que la retraite soit calculée à 2 p. 100 pour chaque année de service autorisable et rétroactive pour couvrir les employés maintenant à leur retraite.
4. Que le régime de retraite soit administré par une commission de sept membres comprenant trois (3) officiers de la compagnie et trois (3) membres élus par l'Association générale des présidents. Les membres élus ne devant pas faire partie de l'Association générale des présidents. Le septième membre de la commission serait un président impartial nommé par

secretary shall be appointed by the board to manage the operation of the Pension Plan.

5. Delete the word "Company" and insert the words "Pension Board" in section 29, page 34 of definitions in the rules of C.N. 1959 Pension Plan Book.

6. That there be no deduction for early retirement, and that the figure of 85 "Age and Service", be reduced to 75 or 35 years service.

7. All employees would be eligible for *voluntary* retirement after 20 years of service, on the basis of 2 per cent for each allowable year of service based on their last (or) best 5 years with no restriction as to age.

8. An employee with 20 (twenty) or more years service, who must retire at an early age on account of medical ground, should be paid the full pension he would have received had he been able to work until the full retirement age.

9. Pensions to be calculated on the basis of 2 per cent for each allowable year of service, based on the last (or) best 5 years, in the event of the death of the contributor. The benefits to be paid at 100 per cent to his widow for her lifetime, if she remarries, with a payment lasting a minimum of ten years.

R. E. Ritter
District Chairman and General Sec. & Treas.
System Division 43 Transportation-Communication Employees Union (BRAC)

le gouvernement. Le secrétaire devant être nommé par la commission pour gérer l'exploitation du régime de retraite.

5. Le retranchement du mot «compagnie» et l'addition des mots «commission des pensions» à l'article 29 de la page 34 des définitions dans les règlements du livret de régime de retraite de 1959.

6. Qu'il n'y ait pas de déduction pour une retraite anticipée et que le chiffre de 85 «Âge et service» soit réduit à 75 ou 35 années de service.

7. Tous les employés seraient admissibles à la retraite *volontaire* après 20 années de service, sur une base de 2 p. 100 pour chaque année de service autorisable calculée d'après leurs dernières (ou) meilleures cinq années, sans restriction pour l'âge.

8. Un employé qui a vingt ans ou plus de service, mais qui doit prendre sa retraite plus tôt pour des raisons médicales, devrait recevoir la retraite entière qu'il aurait reçue s'il avait pu travailler jusqu'à l'âge fixé pour la retraite.

9. Les retraites seront calculées sur la base de 2 p. 100 pour chaque année de service autorisable, basée sur les dernières (ou) cinq meilleures années, dans le cas de la mort du contributeur. Les prestations étant payées à 100 p. 100 à la veuve pour toute sa vie, et si elle se remarie, un paiement durant un minimum de dix ans.

R. E. Ritter
Président des districts et
Secrétaire général et trésorier
Division des systèmes 43
Syndicat des employés des transports
et des communications

APPENDIX TT

UNITED TRANSPORTATION UNION

Local T-407
McNamara Drive
Lakewood,
St. John, N.B.

March 21, 1970

Herbert Breau, M. P.
Transport-Communications Committee

House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

At a special meeting of Local T-407 on March 19, 1970 of the United Transportation Union at Saint John, N.B. representing Trainmen, Firemen, Switchtenders and Conductors on Canadian National Railways, the following was moved and adopted to be forwarded to you, our representative on the Transport-Communications Committee, Ottawa, along with extra copies to be distributed by you to the other members of the committee.

In view of the hearing of the Standing Committee on Transportation and Communication during the course of which the C. N. Pension plan will be discussed, our Federal representatives at Ottawa take necessary action in view of reaching the improvements mentioned hereafter to C. N. Pension Plan.

(1) We strenuously object to all compulsory aspects of the present C.N. Pension Plan, and we, therefore, strongly urge that through the Canadian Legislative Board, the C.N.R. Pension Plan be made a negotiable item, and that no effort be spared to obtain for us, this fundamental right of controlling our own funds.

(2) Thorough inquiry and examination of the financial condition of the C. N. Pension Plan.

(3) C. N. Pension Board to consist of an equal number of Company and Union representatives, with in addition, one Union retired member and one Chairman chosen by the already mentioned members. The Union representatives on Pension Board to be elected by membership at large not just the rank of General Chairman as stated on C. N. 1959 Pension Plan Rule (2).

APPENDICE «TT»

UNITED TRANSPORTATION UNION

Local T-407
McNamara Drive
Lakewood
St. John (N.-B.)

Le 21 mars 1970

M. Herbert Breau, député
Comité permanent des
transports et des communications
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Lors d'une réunion spéciale du local T-407, de la United Transportation Union, à St. John (N.-B.), le 19 mars 1970, représentant les cheminiers, les chauffeurs, les aiguilleurs et les conducteurs des Chemins de fer Nationaux du Canada, les décisions suivantes ont été proposées et adoptées pour vous être transmises, ainsi qu'à vos représentants sur le Comité permanent de transports et des communications, à Ottawa, de même que des exemplaires additionnels que vous pourrez distribuer à tous les autres membres de votre Comité.

En prévision de la séance du Comité permanent des transports et des communications au cours de laquelle le régime de retraite du CN sera discuté, nos représentants fédéraux à Ottawa prennent les dispositions nécessaires pour que soient adoptées les améliorations au régime de retraite du CN mentionnées, ci-après.

(1) Nous nous opposons fortement à tous les aspects obligatoires du régime de retraite du CN actuel et, par conséquent, nous conseillons fortement que par l'intermédiaire de la Commission juridique canadienne, le régime de retraite du CN devienne un article négociable et qu'aucun effort ne soit épargné pour nous obtenir ce droit fondamental de contrôler nos propres fonds.

(2) Une enquête et un examen complets de la situation financière du régime de retraite du CN.

(3) La Commission des pensions du CN devrait se composer d'un nombre égal de représentants de la compagnie et du syndicat, et en plus d'un membre retiré du syndicat et d'un président choisi par les membres déjà mentionnés. Les représentants syndicaux sur la Commission des pensions seront élus par les membres en général et non pas seulement par le président général tel qu'énoncé dans le règlement 2 de la caisse de retraite du CN de 1959.

(4) An escalator clause should be entered. This will include those that are already on pension.

(5) C. N. Pension to be built up similar to Canada Civil Service. We request 2 per cent for each year of service up to 30 years and 2½ per cent for each year of service over 30 years, and this pension to be exclusive of Canada and Quebec Pension Plans. Pension to be based on the best five consecutive years of earnings.

(6) If the contributor dies while an employee a full pension be paid to spouse.

(7) Cost of living bonus to be paid to pensioners and based on the actual rise in the cost of living and this bonus to be maintained. All retired employees should be included.

(8) Voluntary retirement at age 60 with service granted same as if age 65.

(9) This Local also feels that the entire 1959 pension rules as set forth were arbitrarily forced upon the contributors. With this view in mind, we suggest that the following options be afforded:

- a) Continue to contribute.
- b) Option out, and refund of all monies.

c) Cut off. (By this we mean, the monies existing in the plan remain in the fund and let it mature until retirement date.)

(10) The C. N. Pension Plan to be reviewed at least every five years. C. N. Pension Rule 29 of 1959 Plan to be abolished. (Should read first notifying union representatives and meeting called to decide such action.

(11) All employees retiring under disability pension after ten years accumulative service should receive a flat rate of \$25.00 plus 85 per cent of pension calculated as if age 65 had been attained at the time of disability.

We trust that these changes will be favourably received and asserted action will be taken by your committee.

Yours truly,

R. A. Kilpatrick
Secretary, Local 407 (T)
United Transportation Union

(4) Une classe escalatrice devrait être incluse. Cette clause engloberait les personnes déjà à leur retraite.

(5) Le régime de retraite du CN devrait être semblable à celui de la Fonction publique. Nous exigeons 2 p. 100 pour chaque année de service jusqu'à 30 ans et 2½ p. 100 pour chaque année de service au delà de 30 ans, cette pension excluant les régimes de retraite du Canada et du Québec. La pension sera basée sur les cinq meilleures années consécutives des gains.

(6) Si le contributeur meurt alors qu'il est à l'emploi, une pension complète sera payée à son épouse.

(7) Le bonus du coût de la vie sera payé au pensionné et basé sur l'augmentation véritable du coût de la vie et ce bonus sera maintenu. Il faudrait inclure tous les employés à la retraite.

(8) La retraite volontaire à 60 ans comprenant le même service que la retraite prise à 65 ans.

(9) Le local croit également que tous les règlements de retraite de 1959 tels qu'établis ont été imposés arbitrairement aux contributeurs. Nous suggérons donc que les options suivantes soient données:

- a) Continuer à contribuer.
- b) Se retirer, et recevoir le remboursement de son argent.
- c) Exclusion (nous signifions pas là que l'argent placé dans le régime demeure dans la caisse et qu'il y reste jusqu'à la date de retraite).

(10) Le régime de retraite du CN sera révisé au moins à tous les cinq ans. Le règlement 29 de la retraite du CN du régime de 1959 sera aboli (devrait se lire, d'abord avertir les représentants syndicaux et fixer une réunion pour décider ce changement).

(11) Tous les employés qui prennent leur retraite à cause d'une incapacité après dix années de service accumulées devraient recevoir un taux uniforme de \$25. plus 85 p. 100 de la pension calculée comme si l'âge de 65 ans avait été atteint au moment de l'incapacité.

Nous espérons que ces changements recevront un accueil favorable et que votre Comité prendra les dispositions qui s'imposent.

Le secrétaire du local 407

R. A. Kilpatrick.

APPENDIX UU

PENSIONERS ASSOCIATION
KAMLOOPS BRANCH NO. 10

J. McMillan,
240 Cypress Ave,
Kamloops, B.C.
The Clerk of the Standing Committee,
On Transportation & Communication,
West Block, Parliament Buildings,
Ottawa, Ont.

A. H. Irving,
518 Grandview Terr,
Kamloops, B.C.

April 13th, 1970.

Mr. H. Pit Lessard, M.P.
Chairman of Transportation & Communica-
tion,
Room 249, West Block,
Ottawa, Ont.

Dear Sirs:

With reference to the attached copy of a brief being presented to you by the employees of the Canadian National Railway, employed on the Smithers Division of the said railway, with headquarters at Prince George, B.C.

This to advise that at the monthly business meeting of our Branch held April 8th, this brief was read and a motion passed that we endorse same and advise you accordingly.

We repudiate the action of the Government—THE JUST SOCIETY GOVERNMENT, in increasing their own salaries and pensions by the strategy of including it into the Bill increasing the Civil Servant's pensions, yet refusing to recognize or make any provisions for Old Age Pensioners. We also question the Government's right to agree without a qualm the authority to allow the Canadian National Railway to write-off some \$300 million of its pension debt to our Pension Fund. We consider this money belongs to the pension fund, and if paid in would go far in relieving the plight that many former C.N.R. employees find themselves in today due to inflation. The

APPENDICE «UU»

ASSOCIATION DES PENSIONNAIRES
DIVISION N° 10 KAMLOOPS

M. J. McMillan,
240, rue Cypress,
Kamloops, C.B.
Le Secrétaire du Comité permanent
des transports et communications,
Édifice de l'Ouest,
Édifices du Parlement,
Ottawa, Ontario.
A. H. Irving
518 Grandview Terr.
Kamloops, C.B.

13 avril 1970

M. H. Pit Lessard, Député
Président du Comité permanent
des transports et communications,
Pièce 249, Édifice de l'Ouest,
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Suite à la copie ci-jointe d'un mémoire qui vous fut soumis par les employés du chemin de fer Canadien-National, employés à la division Smithers dudit chemin de fer, le siège social étant à Prince George, C.B.

Nous désirons vous faire part qu'à la réunion mensuelle de notre division tenue le 8 avril, lecture fut faite de ce mémoire et une proposition fut adoptée à l'effet que nous approuvions ce même mémoire et que nous vous avisions en conséquence.

Nous condamnons le geste posé par le Gouvernement, LE GOUVERNEMENT DE LA SOCIÉTÉ JUSTE, d'augmenter ses propres salaires et pensions en usant du stratagème d'incorporer ces questions dans le Bill qui majore la pension des fonctionnaires publics tout en refusant de prendre une décision analogue en faveur des bénéficiaires des pensions de vieillesse. Nous mettons également en doute le droit du Gouvernement d'accorder, sans scrupule, au Canadien-National le droit d'annuler quelque 300 millions de dollars qu'il doit à notre Fonds de pension. Nous estimons que cet argent appartient au fonds de pension et que s'il était remboursé à ce fonds il serait d'un grand secours pour soulager la misère où se trouvent maints anciens employés du Canadien-National qui, par suite des méfaits de l'inflation. Par ce geste, le Gouvernement se trouve à donner à d'autres ce qui appar-

overnment by their action is giving away
hat rightfully belongs to our pensoin fund.

Yours very truly,
A. H. Irving,
Secretary-Treasurer,

C. Hon. Robt L. Stanfield, M.P. Ottawa,
r. Stanley Knowles, M.P. Ottawa,
r. Len Marchand, M.P. Ottawa
r. Chas Turner, M.P. Ottawa

tient de plein droit à notre fonds de pension.

Recevez, je vous prie, l'expression de nos
sentiments distingués.

Le Secrétaire-trésorier
A. H. Irving

c.c. Hon. Robt L. Stanfield, député, Ottawa,
M. Stanley Knowles, député, Ottawa,
M. Len Marchand, député, Ottawa,
M. Chas. Turner, député, Ottawa.

APPENDIX VV

APPENDICE «VV»

UNITED TRANSPORTATION UNION

UNITED TRANSPORTATION UNION

Local No. 783

Local No. 783

Saskatoon, Saskatchewan

Saskatoon (Saskatchewan)

A submission to the Committee on Transport and Communications Ottawa on the matter of the Canadian National Railway Pension Plan.

Mémoire au Comité permanent des transports et communications Ottawa
Sur la question de la Caisse de retraite de Chemins de Fer Nationaux du Canada

134 108th Street
Saskatoon, Sask.

134, 108^e rue
Saskatoon (Saskatchewan)

May 25, 1970.

Le 25 mai 1970

Mr. H. Pit Lessard, M.P.
Chairman of Transport and Communications,
Room 249, West Block
Parliament Buildings,
Ottawa, Ontario.

M. H.-Pit Lessard, député
Président du Comité permanent des transports et communications
Pièce 249, Édifice de l'Ouest
Ottawa (Ontario)

Dear Mr. Lessard:

Monsieur le président,

The strong determination by our membership to investigate the Canadian National Railway Pension Plan at long last, and the sincere appeal to your Committee to consider a marked improvement in the Plan, is undoubtedly, due to the unrelenting and continuous reduction in employment. This is, of course, in no way to infer that the Pension Plan of this Company would not need structural change if there were full employment.

La forte détermination de nos membres d'enquêter enfin sur la caisse de retraite de Chemins de fer Nationaux du Canada, et l'appel sincère à votre Comité pour étudier une nette amélioration du régime, sont dus sans doute à la réduction implacable et continue de l'emploi. Cela ne veut pas dire évidemment que le régime de retraite de cette compagnie n'aurait pas besoin de changements structurels s'il y avait plein emploi.

The pension trust funds financial statements for 1968 and 1969 together show a growth of over one hundred million dollars after deductions, and the total fund far exceeds one billion dollars. We are unable to justify, on the one hand, the enormous size and growth of the pension fund, and, on the other hand, no improvement in pensions. Particularly, in view of the hardships suffered by employees from loss of their jobs, as well as from technological changes in existing work.

Les exposés financiers de 1968 et 1969 de la gestion de la caisse de retraite montrent une augmentation de plus de cent millions de dollars après déduction, et, la caisse totale excède de beaucoup un milliard de dollars. Nous ne pouvons justifier, d'une part, l'importance énorme et l'accroissement de cette caisse de retraite et, d'autre part, le manque d'améliorations dans les pensions, surtout en raison des privations subies par les employés qui ont perdu leur travail, et des changements technologiques dans le travail existant.

For example, up until the early 60's road employees for either diminishing health, or for age reasons, who could no longer endure the rigorous demands of freight service, could then enter passenger service, and continue working for many years. That situation as you know has changed drastically. Only three Railiners are manned out of Saskatoon at the present time requiring only a total of six men. This means that all of our members in Saskatoon will end their railway career in freight service. The advent of the block system as envisaged at the present time, means that crews will distribute grain cars at night to enable elevator agents to load during the day, and then crews will be picking up the grain the following night. What is in sight here then is virtually all night work for our

Par exemple, jusqu'au début des années '60 nos employés de chemin de fer qui, à cause de leur santé fléchissante ou en raison de leur âge, ne pouvaient continuer à subir les exigences rigoureuses du service de marchandises, pouvaient entrer au service passager et continuer à travailler pour bien des années. Cette situation a changé, comme vous le savez de façon catégorique. Seulement trois trains des lignes régulières, dotés de personnel, partent de Saskatoon actuellement, et n'exigent qu'un total de six hommes. Cela signifie que tous nos autres membres à Saskatoon termineront leur carrière dans les chemins de fer au service des marchandises. L'avènement du block-système tel que prévu actuellement signifie que les équipes distribueront des wagons de grain le soir pour permettre au

ad crews. Essentially, today's freight service requires young men in excellent health. It is inevitable that many of our members, for health and age reasons, will have no alternative but to take what pension they can get at age 55. We are sure this fact is recognized by the management of the Canadian National railways.

The question asked by our members is this: What earthly reason can there be for the Pension Board withholding a decent retirement pension at age fifty-five, when the size and growth of the Fund will sustain it?" The answer we can arrive at, is that the C.N. Pension Board, under existing legislation, cannot be compelled to respond to our demands.

We would therefore urge your Committee to consider certain appropriate amendments to the Canada Pensions Act: (1) permitting the Pension Board to consist of three Company appointees, three Union appointees, and a neutral chairman appointed by the government, and, (2) that control of the Pension Fund be removed from the present Board of Trustees which is the C.N.R. Board of Directors. Considering the 1968 "trust fund earnings" of thirty-nine million dollars which consist in the main of employee contributions, but having been made to appear as a Company contribution in "Keeping Track" magazine does not increase our confidence in the present Board of Trustees.

Along with the other United Transportation Union locals across Canada, we submit a further five points which we believe are justified when weighted against the facts.

- (a) Increase the benefit to not less than 2 per cent per year.
- (b) Widows allowance to be increased to 75 per cent instead of present 50 per cent.
- (c) Voluntary retirement at age of 55 with no reduction for early retirement.
- (d) Cost of living clause to cover past, present, and future pensioners.
- (e) All improvements to be retroactive to cover persons on pension.

We will greatly appreciate your favorable consideration of this submission.

Yours very truly,
 Jake Bergen
 Gen. Dept. 783
 22285-6

agents des élévateurs de charger pendant le jour, et qu'ensuite des équipages reprendront le grain la nuit suivante. Ce qui arrivera alors, ce sera virtuellement du travail de nuit pour nos équipes de chemins de fer. Le service des marchandises exige aujourd'hui essentiellement des jeunes hommes en excellente santé. Il est inévitable que beaucoup de nos membres, à cause de leur santé et de leur âge n'auront pas d'autre choix que de retirer la retraite qu'ils peuvent avoir à 55 ans. Nous sommes certains que ce fait est connu de la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada.

La question que demandent nos membres est la suivante: «Y a-t-il une raison quelconque pour laquelle la Commission des pensions retient une pension de retraite décente à l'âge de 55 ans, alors que l'importance et l'accroissement de la caisse la supportent?» La seule raison que nous voyons est que la Commission des pensions du CN, en vertu de la loi existante, ne peut être forcée de répondre aux demandes des syndicats.

Nous exhortons donc le Comité à étudier certains amendements appropriés au Régime des pensions du Canada: 1) autorisant la Commission des pensions à compter dans ses rangs trois personnes nommées par la compagnie, trois personnes nommées par le syndicat, et un président neutre nommé par le gouvernement, et, 2) que le contrôle de la caisse de retraite soit enlevé au conseil d'administration actuel qui est le conseil d'administration du CN. Considérant que le fonds d'investissements de 35 millions de dollars qui consiste surtout en contributions des employés, mais que la compagnie a fait paraître comme étant sa contribution au magazine «Keeping Track» n'augmente pas notre confiance dans le conseil d'administration actuel.

Avec les autres locaux de la United Transportation Union du Canada, nous soumettons cinq autres questions que nous croyons justifiées à la lumière des faits.

- a) Augmenter les prestations à au moins 2 p. 100 par année.
- b) Augmenter les allocations aux veuves à 75 p. 100 au lieu du 50 p. 100 actuel.
- c) Retraite volontaire à 55 ans sans réduction pour retraite anticipée.
- d) Clause du coût de la vie pour couvrir les pensionnés anciens, actuels et futurs.
- e) Toutes les améliorations étant rétroactives pour couvrir les personnes déjà à leur retraite.

Nous vous serions très reconnaissants d'étudier favorablement ce mémoire.

Jake Bergen
 Leg. Dept. 783

APPENDIX WW

BELLEVILLE AND DISTRICT LABOUR
COUNCIL

Chartered by Canadian Labour Congress

12 Montgomery Blvd.
Belleville, Ontario

March 25th, 1970.

Mr. H. Pit Lessard,
Chairman of Transportation
and Communication,
Room 249 West Block,
Parliament Buildings,
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

Recent revelations concerning the administration of the Canadian National Railway pension fund have been of great concern to me. While my local union has provided a series of comments in this regard, it is of sufficient importance to prompt me to make a few personal observations.

The inefficient manner in which the pension fund has been administered by both union, and company representatives is a matter of grave concern to all.

The Government has recently approved a 300 Million dollar write off of C.N.R. pension debt. This is nothing more than a direct steal from the railway worker. The employee has to live up to his obligation as far as payment of premiums is concerned, and so should the C.N.R. This is our money, a potential asset of the pension fund, and could well be used to reduce premiums, and increase benefits.

We have been denied equal representation on the pension board, and have in fact been represented by an Association of General Chairman who jurisdiction is at the very least, questionable. They have taken on complete autonomy, responsible only to themselves. The Board of Trustees, who are the C.N.R. Board of Directors, have shown themselves to be equally lacking in responsibility. With a view to future efficient administration, control should be removed from both these parties.

There are many improvements that could be made in the pension plan, and these could be brought about through proper management, taking into consideration the best interests of the employee.

Pensions could be increased, and earlier retirement provided at full rate. Widows allowance could be increased. An escalator

APPENDICE «WW»

BELLEVILLE AND DISTRICT LABOUR
COUNCIL

Président

G. F. Cunningham

12 boulevard Montgomery
Belleville (Ontario)

le 25 mars 1970

M. H.-Pit Lessard
Président du Comité permanent
des transports et communications
Pièce 249, édifice de l'Ouest
Ottawa (Ontario)

Monsieur le président,

Les récentes révélations au sujet de l'administration de la caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada m'ont beaucoup inquiété. Même si mon local syndical a fourni quelques commentaires sur le sujet, celui-ci est d'une importance telle qu'il me porte à faire quelques observations personnelles.

Tous s'inquiètent beaucoup de l'inefficacité avec laquelle les représentants du syndicat et de la compagnie ont géré cette caisse de retraite.

Le gouvernement a récemment approuvé l'annulation de la dette de \$300,000,000 concernant les pensions du CN. Cela équivaut sans plus, à un vol direct pour le travailleur des chemins de fer. L'employé doit rencontrer ses obligations en ce qui concerne le paiement des primes, et il devrait en être de même pour le CN. Il s'agit de notre argent, un actif latent de la caisse de retraite, qui pourrait bien être utilisé pour réduire les primes et augmenter les prestations.

On s'est opposé à ce que nous ayons une représentation égale sur la Commission des pensions, et en fait, nous avons été représentés par l'Association du président général dont l'autorité est pour dire le moins discutable. Ils ont réclamé l'autonomie, n'étant responsables qu'envers eux-mêmes. Le Conseil d'administration, qui est en fait le Conseil d'administration du CN, a montré qu'il était lui aussi irresponsable. Afin que l'administration future soit plus efficace, le contrôle devrait être enlevé à ces deux parties.

Bien des améliorations pourraient être apportées au régime de retraite, et celles-ci pourraient résulter d'une gestion adéquate, prenant en considération les meilleurs intérêts des employés.

Les pensions pourraient être augmentées, une retraite anticipée fournie au taux complet. Les prestations aux veuves pourraient

use to offset rising living costs could be included. In addition these reforms could be extended to cover those already on pension.

Generally what is needed is a complete investigation into the past administration of the fund, and a complete revamping of the administration as it now exists, with a view to a future efficient administration of the fund to the best interests of all concerned.

These are some specific points of interest to myself, as well as to other employees, and I trust that my observations may be taken into consideration during the deliberations of your Committee hearings.

Yours Truly,

Gerald F. Cunningham,
President, Belleville and
District Labour Council.
Delegate, U.T.U.
Challenge Lodge 66.

également être augmentées. Une clause escalatoire pour contrebalancer les coûts de la vie croissants pourrait être incluse. De plus, ces réformes pourraient être étendues à toutes les personnes déjà à la retraite.

De façon générale, ce qu'il faut c'est une investigation complète de l'administration passée de notre caisse; et une rénovation complète de l'administration telle qu'elle existe actuellement, ayant en vue l'administration efficace future de la caisse, dans les meilleurs intérêts de toutes les personnes intéressées.

Ce sont là des questions qui m'intéressent de même que les autres employés et j'espère que mes observations seront prises en considération au cours des débats de votre Comité.

Le président

Belleville and District Labour
Council
Gerald F. Cunningham

APPENDIX XX

39 Kidbrooke Crescent
Scarborough, Ontario
Canada

February 16th, 1970

Right Hon. Sir,

Knowing that the matter of the C.N.R. Pensions will be discussed by the Parliamentary Transportation and Communication Committee in the very near future, as an individual, I am taking the liberty to ask for your support for an improvement in Pension payments to the C.N.R. Pensioners.

I am a retired General Chairman of the Canadian Brotherhood of Railway and other Transport Workers, one of the largest unions on the C.N.R. I covered the Great Lakes Region of the C.N.R. I was also a member of the C.N.R. Pension Board as one of the three Labour Representatives on that, up to the time of my retirement in 1966.

I have made up a chart from the year 1955 to the year 1968. The chart is divided into seven columns, and most of the figures are taken from the yearly C.N.R. Financial Reports for the years shown in column one. Columns 1, 2, 3 and 4 are the ones taken from the Financial Reports, columns 5, 6 and 7 are my own figures arrived at by comparing one years figures with the previous years figures. Columns 3, 4 and 5 are the interesting ones. You will note in column 3, the interest received is roughly \$8,000,000 less than is paid out to all Pensioners under the 1935 and 1959 pension plans. The average yield received on the investments of the pension fund is 4 per cent. This is a very small return on investments in this day and age. One of our large Canadian Trust Company's just floated a Bond Issue giving a return of 8½ per cent. Column one gives the number of employees on the company payroll each year. In 1955 there was 119,430 employees. In 1968 there was 85,240 employees, a drop of 34,190 employees. Now look at the Pension balance in 1955, or for a fairer comparison take the year 1960, the year the pension plan was funded, and compare that balance with the year 1968. While the number of employees decreases, the pension balances skyrocket. In the 1968 financial report, the Actuaries state that the company owes the pension fund \$675,000,000 to properly fund the plan. The C.N.R. is committed to pay this sum spread over a period of sixty years, but here again only at a low interest rate of 4 per cent on it.

APPENDICE «XX»

39 Kidbrooke Crescent
Scarborough (Ontario)
Canada

Le 16 février 1970

Son honneur le président,

Je sais que la question des pensions du C.N.R. sera discutée par le Comité parlementaire des transports et des communications très bientôt et j'aimerais, en tant qu'individu, vous demander votre aide afin d'améliorer le paiement des pensions aux pensionnés du C.N.R.

Je suis un président général à la retraite de la *Canadian Brotherhood of Railway and Other Transport Workers*, un des syndicats les plus importants au CN. Je me suis occupé de la région des Grands Lacs du CN. J'étais également membre de la Commission de pensions du CN, un des trois représentants syndicaux, et cela jusqu'au moment de ma retraite en 1966.

J'ai tracé un tableau couvrant les années de 1955 à 1968. Ce tableau est divisé en sept colonnes, et la plupart des chiffres proviennent des rapports financiers annuels du CN, pour les années indiquées à la colonne n° 1. Les colonnes 1, 2, 3, et 4 proviennent des rapports financiers, les colonnes 5, 6 et 7 représentent mes propres chiffres dérivés d'une comparaison des chiffres d'une année à ceux des années précédentes. Les colonnes 3, 4 et 5 sont celles qui marquent le plus d'intérêt. Vous remarquerez à la colonne 3, que l'intérêt reçu est d'environ \$8 millions en moins que le montant payé à tous les pensionnés en vertu des régimes de pensions de 1935 et 1959. Le rendement moyen reçu des investissements du régime de pension est de 4 p. 100. C'est un rendement peu élevé sur les investissements de nos jours. Une des compagnies de trusts importantes du Canada vient d'émettre des obligations dont l'intérêt est de 8½ p. 100. La colonne 1 indique le nombre d'employés sur les feuilles de paye de la compagnie chaque année. En 1955, il y avait 119,430 employés. En 1968, il y avait 85,240 employés, une diminution de 34,190. Regardons maintenant le solde des pensions en 1955, ou pour faire une comparaison plus juste, prenons l'année 1960, l'année où le régime de pension fut instauré. Et comparons ce solde à l'année 1968. Alors que le nombre d'employés diminue, les soldes de pensions montent en flèche. Dans le rapport financier de 1968, les actuaires déclarent que la compagnie doit au fonds de pension \$675,000,000 pour que le régime soit instauré de façon adéquate. Le CN s'est engagé à payer cette somme sur une période de 60 ans mais, ici encore, à un intérêt peu élevé de 4 p. 100.

When the Basic plan of \$25.00 per month was started in the 1935 plan, for non-contributors, the hourly rate of a C.N.R. Labourer was 42c per hour, Sectionmen were approximately the same rate. Today the Labourers rate of pay is \$2.63 per hour, six times as much as in 1935, but the \$25.00 per month has never been increased over this period of time. Surely a raise is justified, not only on the basic pension, but also on the 1935 and 1959 plans. To raise one without the other would be unjust to the contributors to these plans as their standard of living has not been lowered by the rising cost of living. So to raise one without the other would destroy the differentials between the plans, and it is possible a non-contributor could receive more than a contributor in the 1935 plan.

The plight of the C.N.R. pensioner was discussed at the February meeting of the Toronto C.N.R. Pensioners Association, and all Toronto Federal Members of Parliament will receive a brief from that Association. I thought the Chart would give you a further insight to the plight of the C.N.R. Pensioner.

The solution to the problem is to make the same adjustment on the C.N.R. Pension Plans as are being made to on the Civil Servants plan. That is a 2 per cent increase for each year the person has been on pension, coupled with a Cost of Living Escalator Clause, effective on the same date as the Civil Servants, April 1st 1970.

I trust the chart and information contained in this letter will convince you that a raise in pensions is needed and justified, and that I will support any move to raise the C.N.R. Pension payments.

I would appreciate hearing from you on this subject.

Yours sincerely,

Claude Beckerton.

Lorsque le régime de base de \$25.00 par mois fut commencé en 1935, pour les non-contributeurs, le taux horaire des manœuvres du CN était de 42c l'heure, les cantonniers recevaient environ le même taux. Aujourd'hui le taux de salaire des manœuvres est de \$2.63 l'heure, six fois plus qu'en 1935, mais le montant de \$25.00 par mois n'a jamais été augmenté au cours de cette période. Une augmentation est certainement justifiée, non seulement sur la pension de base, mais aussi sur les régimes de 1935 et de 1959. Augmenter un sans augmenter l'autre serait injuste pour les contributeurs à ces régimes, étant donné que leur niveau de vie a aussi diminué à cause du coût de la vie accrue. Augmenter un sans augmenter l'autre détruirait aussi les différences entre les régimes, et il est possible qu'un non-contributeur recevrait plus qu'un contributeur au régime de 1935.

La triste situation des pensionnés du CN a été discutée à la réunion de février de l'Association des pensionnés du CN de Toronto, et tous les députés fédéraux de Toronto recevront un mémoire de cette association. J'ai pensé que mon tableau vous donnerait une idée de la triste situation où se trouve le pensionné du CN.

La solution au problème est de faire le même ajustement au régime de pension du CN qu'à celui du régime des fonctionnaires de la Fonction publique, c'est-à-dire une augmentation de 2 p. 100 pour chaque année pendant laquelle la personne a été pensionnée, de même qu'une clause escalatrice du coût de la vie, entrant en vigueur le même jour que celle des fonctionnaires de la Fonction publique, le premier avril 1970.

J'espère que le tableau et que les renseignements contenus dans cette lettre vous convaincront qu'une augmentation des pensions est nécessaire et justifiée et que vous supporterez toute proposition visant à augmenter les versements des pensions du CN.

J'aimerais recevoir de vos nouvelles à ce sujet.

Claude Beckerton.

1	2	3	4	5	6	7
Number of Employees	Pension Balance	Interest On Pension	Pension Paid Out	Actual Difference On Interest Coming In and Pension Paid Out	Increase or Reduction In Number of Employees	Increase in Pension Balance
	\$	\$	\$	\$		\$
1955..... 119,430	128,000,000	Not Shown	Not Shown	Not Shown	Not Shown	Not Shown
1956..... 126,639	153,550,588	"	"	"	+7209	25,550,588
1957..... 124,620	177,967,669	"	"	"	-2019	24,417,081
1958..... 113,086	203,525,180	"	"	"	-9594	25,550,588
1959..... 111,538	229,890,244	"	"	"	-1548	26,355,064
	Plan Funded					Plan Funded
1960..... 104,155	703,839,892	15,585,234	23,543,066	7,957,832	-7383	473,949,648
1961..... 99,564	737,667,542	18,089,758	25,268,028	8,178,270	-3591	33,827,650
1962..... 97,922	845,599,085	18,928,338	27,184,812	8,256,474	-1642	107,931,543
1963..... 92,571	885,600,914	21,535,338	29,476,274	8,940,936	-5351	40,001,829
1964..... 93,194	975,627,361	23,830,471	32,145,649	8,315,178	+ 623	90,029,447
1965..... +93,438	Pension Financial Statement not shown in Financial Report this year				+ 244	
1966..... -92,604	1,261,818,658	28,763,156	37,595,615	8,832,459	- 834	286,191,297
						For two year g
1967..... 93,060	1,359,253,758	34,541,149	40,688,714	6,147,565	+ 536	97,435,100
1968..... -85,240	1,414,744,356	39,214,027	46,065,616	6,851,589	- 7820	55,490,598

1	2	3	4	5	6	7
Nombre d'employés	Solde des pensions	Intérêt sur les pensions	Pensions payées	Différence réelle entre l'intérêt entrant et la pension payée	Augmentation ou réduction dans le nombre d'employés	Augmentation du solde des pensions
	\$	\$	\$	\$		\$
1955..... 119,430	128,000,000	n'est pas indiquée	n'est pas indiquée	n'est pas indiquée	n'est pas indiquée	n'est pas indiquée
1956..... 126,639	153,550,588	"	"	"	+7209	25,550,588
1957..... 124,620	177,967,669	"	"	"	-2019	24,417,081
1958..... 113,086	203,525,180	"	"	"	-9594	25,550,588
1959..... 111,538	229,890,244	"	"	"	-1548	26,355,064
	Régime instauré					Régime instauré
1960..... 104,155	703,839,892	15,585,234	23,543,066	7,957,832	-7383	473,949,648
1961..... 99,564	737,667,542	17,089,758	25,268,028	8,178,270	-3591	33,827,650
1962..... 97,922	845,599,085	18,928,338	27,184,812	8,256,474	-1642	107,931,543
1963..... 92,571	885,600,914	21,535,338	29,476,274	8,940,936	-5351	40,001,829
1964..... 93,194	975,627,361	23,830,471	32,145,649	8,315,178	+ 623	90,029,447
	L'état financier des pensions n'apparaît pas dans le rapport financier cette année				+ 244	
1965..... +93,438						
1966..... -92,604	1,261,818,658	28,763,156	37,595,615	8,832,459	- 834	286,191,297
						Pour un gain de deux ans
1967..... 93,060	1,359,253,758	34,541,149	40,688,714	6,147,565	+ 536	97,435,100
1968..... -85,240	1,414,744,356	39,214,027	46,065,616	6,851,589	-7,820	55,490,598

Notes on Basic, 1935, and 1959 C. N. Pension Plan

Basic Plan

This part of the 1935 plan is covered by rules 112 and 113 of the pension plan. Briefly, it consists of a payment of \$300.00 per year providing he or she meets certain requirements of employment. Broken down it is \$25.00 per month. Rule 113 and Rule 114 does increase this according to the employees length of service.

This \$25.00 per month came into effect when a C.N. Labourers rate of pay back in 1935 was 42c per hour, Section men were about the same rate. Today the Labourers Hourly Rate is \$2.63 per hour, SIX TIMES AS MUCH AS WHEN THE PLAN STARTED, but the Basic plan as never been increased, though requests have been made for same by the Labour Representatives on the Pension Board.

What is the value of the Dollar in 1970, as compared to the value of the Dollar in 1935. If the wages of the employees have increased six times since 1935 to keep up with the standard of living, then surely the Retired employees Basic pension should have increased likewise. Bear in mind that the employee today also receives a paid Health and Welfare plan, and paid Vacations. None of these were into effect when this plan started in 1935. The least we can ask for is at least a increase of \$100.00 per month on the basic plan.

1935 Plan

This was a weak plan, I say was, because it will eventually go out of existence, because since 1959 new employees must join the 1959 plan. Two weak points are,

1. The company does not match the employees contribution until the employee has completed ten years of service.
2. In most cases, if the employee had contributed the same amount of money into the 1959 plan as he did under the 1935 plan, he would receive a higher pension.

The Company should be required to open up the 1959 plan to all employees and should be forced to calculate under which plan the employee would receive the most benefit and to inform the employee concerned.

Notes sur le régime de pension de base du CN, celui de 1935 et celui de 1959

Régime de base

Cette partie du régime de 1935 est couverte par les règlements 112 et 113 du régime de pension. En résumé, il consiste en un paiement de \$300.00 par année à la condition que l'employé(e) satisfasse à certaines exigences d'emploi. Il s'agit de paiements de \$25.00 par mois. Les règlements 113 et 114 n'augmentent pas ce montant selon la durée de service de l'employé.

Ce montant de \$25.00 par mois est entré en vigueur lorsque le taux de salaires de la main-d'œuvre du CN en 1935 était de 42c l'heure. Les cantonniers retiraient environ le même taux de salaire. Aujourd'hui, le taux horaire des manœuvres est de \$2.63 l'heure, six fois plus élevé qu'au début du régime, cependant le régime de base n'a jamais été augmenté, même s'il a eu des demandes en ce sens de la part des représentants syndicaux sur la Commission de pensions.

Quelle est la valeur du dollar en 1970, comparativement à la valeur du dollar en 1935. Si les salaires des employés ont augmenté et sont six fois plus élevés qu'en 1935 pour faire face au niveau de la vie, il est évident que les employés retraités du régime de pension de base auraient dû être augmentés de la même façon. Il faut se souvenir que les employés aujourd'hui participent également à un régime de santé et de bien-être, et qu'ils bénéficient de congés payés. Aucun de ces avantages ne faisait partie du régime de 1935. Le moins qu'on puisse faire c'est de demander une augmentation d'au moins \$100 par mois sur le régime de base.

Régime de 1935

Ce régime était faible, je dis était, parce qu'éventuellement il n'aura plus cours, étant donné que depuis 1959 des nouveaux employés doivent souscrire au régime de 1959; voici deux de ses points faibles:

1. La compagnie ne participe pas à part égale à la contribution des employés jusqu'à ce que l'employé ait complété dix années de service.
2. Dans la plupart des cas, si l'employé a contribué au régime de 1959, le même montant d'argent qu'au régime de 1935, il recevrait une pension plus élevée.

La compagnie devrait offrir le régime de 1959 à tous les employés et devrait être forcée de calculer sous quel régime l'employé recevrait le plus d'avantages et en informer l'employé intéressé.

1959 Plan

As a contributory plan by both Employee and Employer the plan in itself is not too bad. One big weakness in the plan is that it failed to take into consideration the rising cost of living and did not provide for a cost of living escalator clause within the plan. The Federal Government has included such a clause in the Canada Pension Plan, we likewise request the same for the C.N. Pensioners, same to be based on the Dominion Bureau of Statistics, which is 1c for every rise of 1.6 in the cost of living, using the Government's own standard of 1960 as the base, and a 40 hour week or 170 hours per month. Starting with January 1st 1970, the C.N. Pension Cheques should be increased by the amount the cost of living has increased since 1960, and increased as the cost of living increases.

Notes on Financial Report of the C.N.
Pension Fund

Pension Balance as of December 31st 1968.
\$1,414,744,356.

Interest on same \$39,214,027

Rate of interest approximately 4 per cent

Balance less 675,000,000 owing by Company to fund the plan Company pays 4 per cent interest on it. \$739,744,356.

Principle invested in Government bonds etc. at low interest rates. If some of the Principle was invested in Mutual Funds, a higher interest rate would be received. Interest rates in Mutual Funds run from 14 per cent to 28 per cent per year. One fund checked on, The Canadian Gas and Energy has averaged 20 per cent over the last 10 years. Others are undoubtedly just as good. The government laws allow pension funds to be invested in Mutual funds.

Another means of increasing returns on investments is by letting this money out on mortgage. This money could be released to C.N.R. employees who are buying their homes possibly at a slightly lower than the market rate.

Le régime de 1959

Comme régime contributif de l'employé et de l'employeur, le régime en lui-même n'est pas trop mal. L'une des grandes faiblesses de ce régime est qu'il ne tient pas compte du coût de la vie croissant et qu'il n'offre pas de clause escalatrice de coût de la vie au sein du régime. Le gouvernement fédéral a inclus une clause de ce genre dans son Régime de pensions du Canada; Nous demandons la même chose pour les pensionnés du CN, une clause qui serait fondée sur les statistiques du Bureau des statistiques du Canada, et qui est de 1c. pour chaque augmentation de 1.6 dans le coût de la vie, utilisant les normes du gouvernement de 1960 comme base, et une semaine de 40 heures ou un mois de 170 heures. Débutant avec le 1^{er} janvier 1970, les chèques de pensions du CN devraient être augmentés en conformité de l'augmentation du coût de la vie depuis 1960, et ils devraient augmenter en même temps que le coût de la vie.

Remarques sur le Rapport Financier du
Fonds de Pensions du CN

Solde des pensions au 31 décembre 1968—\$1,414,744,356.

Intérêt sur ce montant—\$39,214,027

Taux d'intérêt environ—4 p. 100

Solde moins 675,000,000 que doit la compagnie pour instaurer le régime. Taux d'intérêt de la compagnie payé sur ce montant 4 p. 100 \$739,744,356.

Principal investi en obligations du gouvernement, etc. à un taux peu élevé d'intérêt. Si une partie de ce principal avait été investie dans les fonds mutuels, le taux d'intérêt aurait été plus élevé. Les taux d'intérêt dans les fonds mutuels s'échelonnent de 14 p. 100 à 28 p. 100 par année. Un fonds a été vérifié, *The Canadian Gas & Energy*; il a donné une moyenne de 20 p. 100 d'intérêt au cours de dix dernières années. D'autres sont sans doute aussi bons. Le gouvernement permet que les fonds de pensions soient investis dans les fonds mutuels. Un autre moyen d'augmenter les rendements sur les investissements est de placer cet argent sur des hypothèques. Cet argent pourrait être prêté à des employés du CN qui achètent des maisons probablement à un taux d'intérêt un peu moins élevé que le taux du marché.

If you take interest received on the principle and deduct it from pensions paid out you will note in the year ending 1968 it only came to a difference of \$6,851,589 to run the plan. This is the way the Pensioners look at it.

Fond:

HYDRO $9\frac{1}{2}$ per cent

Trust Company $9\frac{1}{4}$ per cent

2 years or more bank deposit $7\frac{1}{4}$ per cent.

Si vous prenez l'intérêt reçu sur le principal et vous le déduisez des pensions payés, vous remarquerez qu'à la fin de l'année 1968, la différence pour gérer le régime n'était que de \$6,851,589. C'est de cette façon que les pensionnés voient la situation.

Obligations

Hydro $9\frac{1}{2}$ p. 100

Trust Company $9\frac{1}{4}$ p. 100

2 ans ou plus, dépôt bancaire $7\frac{1}{4}$ p. 100.

APPENDIX YY

CANADIAN BROTHERHOOD OF RAILWAY,
TRANSPORT AND GENERAL WORKERS

Montreal, Que. Local No. 334

Joseph Manley
1181 Briand Blvd.,
Chambly, Que.Mr. H. Pit Lessard,
Chairman,
Transport & Communications Committee

Sir:

I would like this letter to be made part of your committees transcript.

This is my own complaint about the 1935 pension plan of the C.N.R. It is not necessarily that of our local. Many are, however, in complete agreement.

I had been asked by the C.N.R. to join the pension plan in Nov. 1956. This was the only plan in effect at that time. Considerably younger at the time and married just over a year, thought it would be a good thing for my wife and myself. Signing the required documents made me a member of the C.N.R. 1935 pension plan. It is important to note that no information was made available to me at that time. Unexperienced as I was at that time, I took it for granted that this was a good plan and that my employer the giant C.N.R. would look after the best interests of its employee(s). My idea at that time was that the C.N.R. would match my contributions dollar for dollar. The deductions were duly made twice a month from my pay cheque.

In 1963 I received a statement from the C.N.R. pension manager. There were two sets of figures. Code 1 and code 3. (Copy enclosed) Deductions in Code 1 are not matched by the C.N.R. This was the major part of my contributions. On checking with the C.N.R. pension manager I was informed contributions are only matched after ten years of service. My employment with the C.N.R. began June 1953. The employee is paid interest on the contributions made prior to the matching time. As the rate of interest was low, I asked to have my money returned planning to deposit it in a bank or Canbro credit union. To my chagrin I learned the money, my money could only be returned, (a) upon dismissal, (b) dismissal, (c) resignation from the C.N.R.

APPENDICE «YY»

Montréal, Quebec, Local n° 334

Joseph Manley
1181 Boulevard Briand
Chambly, QuébecM. H. Pit Lessard
Président
Comité des transports et des communications

Monsieur:

J'aimerais que cette lettre soit ajoutée à vos comptes rendus de comités.

Il s'agit de mon propre grief au sujet du Régime de pension de 1935 du Canadien National. Il ne s'agit pas nécessairement du grief de notre local. Un grand nombre d'entre eux sont toutefois d'accord à ce sujet.

Le Canadien National m'a demandé de participer à son régime de pension au mois de novembre 1956. Il s'agissait du seul régime en vigueur à l'époque. J'étais jeune, je n'étais marié que depuis un peu plus d'un an et j'ai pensé que ce serait une bonne chose pour ma femme et moi-même. J'ai signé les documents et je suis devenu membre du Régime de pension du Canadien National de 1935. Il importe de signaler que je n'ai reçu aucun renseignement à l'époque. A l'époque, je n'avais pas d'expérience, et j'ai pris pour acquis qu'il s'agissait d'un bon régime et que mon employeur, le Canadien National, verrait à desservir les intérêts de ses employés. Je pensais que le Canadien National me remettrait l'argent de mes cotisations. L'on déduisait une somme de mon chèque de paye deux fois par mois.

En 1963, j'ai reçu un état de l'administrateur des pensions du Canadien National.

Il y avait deux séries de chiffre. Le code 1 et le code 3. (Copie ci-jointe). La somme versée par le Canadien National n'est pas égale aux déductions figurant au code 1. Il s'agissait de la partie la plus importante de mes contributions. J'ai vérifié avec l'administrateur des pensions du Canadien National qui m'a dit que la compagnie ne verse une somme égale qu'après dix années de service. J'ai commencé à travailler au Canadien National en juin 1953. L'employé reçoit de l'intérêt sur les contributions faites avant que la compagnie remette une somme égale. Comme le taux d'intérêt était peu élevé, j'ai demandé que l'on me remette mon argent que j'avais l'intention de déposer à la banque ou dans une coopérative de crédit Canbro. J'ai eu le regret d'apprendre que mon argent ne pouvait m'être remis (a) que si j'étais congédié, (b) au moment du congédiement, (c) si je résignais mes fonctions au Canadien National.

Upon enquiring further, I was told all information should have been given to me in a booklet on the C.N.R. pension plan.

In my opinion the 1935 C.N.R. pension plan is not a pension plan at all. It gives you little or nothing for your money, at least for the first ten years of service. It is only a means of revenue for the C.N.R. pension department. I should not have been accepted in the plan until I had completed ten years of service that the plan calls for.

After further study into the C.N.R. pension plan and comparing it to the Civil Service or other branches of Canadian Government, it is lacking in many ways. When the C.N.R. introduced their 1959 pension plan, many employees opted for it. They had to reimburse the C.N.R. for many years back payment, in order to qualify. These payments would amount to from Two to Four thousand dollars with a high rate of interest. This is a lot of money for a man to pay back when his salary is only Four to Six thousand a year.

Canadian Government Customs employees who hold similar positions to some of us in the C.N.R. takes his pension, he gets 2 per cent per years of service plus 28 weeks at full pay. His wife would receive fifty percent in the event of his death. My mother-in-law receives two thirds of my late father-in-law's pension with a partial tax exemption. My father-in-law was a postman.

Our plan pays $1\frac{1}{2}$ per cent per years of service, no salary benefit, and only $\frac{1}{3}$ in event of death for ones wife.

For some who do not contribute to the pension, and there are many they will receive \$25.00 a month. A man that has worked 25 years gets \$1.00 a year per month for his pension.

The brochure that the pension manager sends out from time to time is always based on middle management salary's and there was not one man in my department that had made anywhere near the salary that was mentioned in the salary scale.

In my opinion I would like the following amendments made in the plans.

Every dollar that has been contributed by an employee at any time regardless of a person's length of service with the C.N.R. should be matched. That the pension be raised

Lorsque j'ai demandé de plus amples renseignements, on m'a dit que je trouverais tous les renseignements nécessaires dans un livret sur le Régime de pension du Canadien National.

A mon avis, le Régime de pension de 1935 du Canadien National, n'est pas un régime de pension. L'on reçoit très peu ou rien pour son argent, au moins pendant les premières dix années de service. Il s'agit simplement d'une source de revenu pour la section des pensions du Canadien National. Je n'aurais pas dû être admis au régime avant d'avoir terminé mes dix premières années de service, comme l'exige le régime.

J'ai étudié le Régime de pensions du Canadien National, je l'ai comparé avec celui de la Fonction public ou des autres secteurs du gouvernement canadien et je me suis rendu compte de ces nombreuses lacunes. Lorsque le Canadien National a adopté son régime de pension de 1959, un grand nombre d'employés l'ont adopté. Ils ont dû remboursé le Canadien National pour plusieurs années d'arrérages avant d'être admissibles au programme. Ces versements pouvaient s'élever à deux ou quatre milles dollars avec un taux d'intérêt très élevé. La somme est considérable lorsqu'un homme ne touche que quatre à six milles dollars par année.

Lorsque les employés des douanes du gouvernement canadien, qui occupent des postes semblables à ceux que nous occupons au Canadien National se retirent, ils obtiennent 2 p. 100 par année de service plus 28 semaines à salaire complet. Sa femme recevrait 50 p. 100, adienne son décès. Ma belle-mère reçoit deux tiers de la pension de feu mon beau-père ainsi qu'une exemption partielle d'impôt. Mon beau-père était postillon.

Notre régime paie $1\frac{1}{2}$ p. 100 par année de service, il n'y a pas de prestation de salaire, et l'épouse ne reçoit qu'un tiers advenant le décès.

Ceux qui ne participent au régime, et il y en a beaucoup, recevront \$25.00 par mois. Un homme qui a travaillé pendant 25 ans reçoit \$1.00 par année par mois pour sa pension.

La brochure que l'administrateur des pensions expédie de temps à autre se fonde toujours sur les salaires des cadres moyens et il n'y a pas un homme à mon bureau qui ait fait le même salaire que celui qui est mentionné dans l'échelle de salaires. A mon avis, il faudrait adopter les modifications suivantes.

Chaque dollar contribué par un employé n'importe quel temps, peu importe la durée de son service au Canadien National devrait être remboursé. Que la pension soit augmen-

according to the cost of living for the men and women now on pension. That the pension fund monies should be made available to employees who are interested in building their own homes at a reasonable rate of interest.

Your very truly,
Joseph M. Manley

tée selon le niveau de la vie pour les hommes et les femmes qui sont à la retraite à l'heure actuelle. Que les argents du fonds de pension soient disponibles pour les employés qui sont intéressés à construire leurs propres maisons, et ce à un taux d'intérêt raisonnable. Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Joseph M. Manley

APPENDIX ZZ

APPENDICE «ZZ»

UNITED TRANSPORTATION UNION

Moose Jaw, Sask.

931-1st Ave. N.W.,
May 28th, 1970.

28 mai 1970.

Mr. H. Pit Lessard, M.P.,
Chairman, Transport and Communications,
Room 249, West Block,
Parliament Buildings,
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

Attached are a few statements I would appreciate being given consideration by the Standing Committee on Transport and Communications when they begin the Hearings on Pensions on June 2nd. It is realized of course that the Hearings will be concerned mainly with the C.N.R. Pension Plan but I believe the plight of the C.P.R. Pensioner should be given some consideration.

I have read with interest many reports which have been taken up by your Committee and I have always been impressed by the action of the Committee, it is my opinion that it is one of the most active Committees presently set up by the Canadian Government at the present time.

It is with regret that the statements I have to make cannot be made by a personal appearance, however, the situation at the present time does not allow me the time to appear before the Committee so it is my hope that the facts stated on the attached will be given due consideration.

With sincere thanks,
Yours truly,

Local Chairman,
Local 502, U.T.U.

To Members of the Standing Committee on Transport and Communications, Ottawa.

Subject: Pension Briefs to be heard Commencing June 2nd at 10 O'clock.

Gentlemen:

I have been instructed by the members of the United Transportation Union, Local 502, to submit the following and express our deep concern in regard to the many members who are presently on pension and those who will in future join the pension rolls.

Though we are concerned for all pensioners, our main concern is for the members who come under the Canadian Pacific Railway Pension Plan, we of course realize that the C.P.R. is a private company but possibly through your investigation and recommendations our conditions could be improved, it is

M. H. Pit Lessard, député,
Président, Transport & Communications,
Pièce 249, Édifice de l'Ouest,
Édifices du Parlement,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint quelques déclarations que le Comité permanent des Transports et des Communications devrait étudier quand il commencera ses auditions sur les pensions le 2 juin. Même si on a l'intention de traiter principalement du Régime de pensions des employés du CN, je crois qu'on devrait aussi s'occuper du Régime de pensions des employés du CP.

C'est avec intérêt que j'ai lu plusieurs rapports que votre Comité a étudiés; j'ai toujours été fort impressionné par les mesures que vous avez prises; je crois que c'est un des comités les plus actifs qui existent présentement au sein du Gouvernement canadien.

Malheureusement, à cause de circonstances incontrôlables, je ne pourrai comparaître devant votre Comité. Cependant, j'espère que la déclaration que vous trouverez ci-jointe sera étudiée.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

C. A. Rattee
Président Régional
Pièce 502, U.T.U.

Membres du Comité Permanent des Transports et Communications, Ottawa.

Sujet: Mémoire relatif aux pensions devant être présenté à partir du 2 juin à 10h.

Messieurs,

Les membres de l'UTU, pièce 502, m'ont demandé de vous soumettre la déclaration suivante et de vous dire que nous nous intéressons vivement à tous ceux qui reçoivent présentement une pension et à ceux qui s'y joindront bientôt.

Bien que nous nous intéressions au sort de tous les retraités, nous portons un intérêt tout particulier à ceux qui font partie du Régime de pensions des chemins de fer du Pacifique-Canadien; nous nous rendons compte que le Pacifique-Canadien est une entreprise privée; cependant, vos enquêtes et recommandations

understood here that the C.P. have been given a further 60 day extension to bring the C.P. Trust Fund under the requirements of the Canada Standards Pension Act which gives them until July 12th, 1970, to conform to the Act, recommendations prior to that time could assist our members.

I am attaching for your reference the 1968 pension statistics and you will note that the Pension Fund at the end of 1968 amounted to \$490,309,684.00. The pension payrolls in 1968 amounted to \$32,638,746.00, it is our opinion that when you consider the earnings of the total amount in the pension fund and the contributions made by the employees which was in excess of twelve million in 1968 that conditions could be improved and still allow for a continual growth of the Trust Fund. There is little doubt that you will be studying these figures during the Hearing so I will not give a continuing quote of figures, however, we would appreciate consideration on the following—

1. Our present pension rules and regulations Rule 15A allows a man who has 35 years pensionable service to take a pension at age 60 with a cutback of 1/360 for each month he retires prior to his age of 65, we would like to see Rule 15A be amended to read, that an employee could take his pension at age 60 without a cutback and after 25 years of service.

2. That interest be allowed on contributions made by the employees, when you consider that deposits made to one of the leading Trust Companies in Canada of \$200.00 a year for 30 years would give you an amount of \$24,000 plus or a return of \$18,000 plus on deposits of \$6,000, it would appear that we are definitely justified when we ask for interest on contributions, this would also assist many widows who have had their husbands killed in service, we have on record here the case of a young man who was killed after 18 years of service with the railroad, this man had contributed approximately \$4200 to the pension fund and his widow received a return of the \$4200, no interest allowed, however, if he had 25 years service his widow would have received a pension under the present rules, it is our opinion that we are justified in asking for interest and that pensions be granted to employees who are injured or killed in the service after 10 years.

nous permettraient peut-être d'obtenir de meilleures conditions; on sait qu'on a accordé au Pacifique-Canadien un délai de 60 jours qui lui permettra d'adapter sa caisse de fiducie aux exigences de la loi sur les normes de pensions au Canada; il a jusqu'au 12 juillet 1970 pour se conformer à la Loi. Les recommandations faites avant cette date pourraient aider nos membres.

Je joins à cette déclaration les statistiques de 1968; vous verrez que la caisse de retraite à la fin de 1968 se chiffrait à \$490,309,684.00. On a versé \$32,638,746.00 aux retraités qui étaient sur la liste en 1968; si l'on tient compte des gains totaux de la caisse de retraite et du fait que les cotisations des employés se sont chiffrées à plus de \$12 millions de dollars en 1968, les conditions pourraient être améliorées et permettraient un développement continu de la caisse de fiducie. Vous étudierez sans doute ces chiffres au cours de vos travaux; je ne vous donnerai donc pas de détails à ce sujet; cependant, nous aimerions que vous étudiiez les points suivants:

1. Présentement, le règlement 15A permet à un employé ayant 35 ans de service de prendre sa retraite à l'âge de 60 ans; cependant, quand il prend sa retraite avant l'âge de 65 ans, chaque mois représente 1/360 de moins qu'il aurait reçu s'il avait attendu d'avoir 65 ans. Nous aimerions que le règlement 15A soit modifié et se lise comme il suit: un employé peut prendre sa retraite à l'âge de 60 ans sans qu'on lui enlève quoique ce soit et après 25 ans de service.

2. Nous voudrions que les cotisations versées par les employés rapportent à ces derniers un certain intérêt; en effet, quand vous déposez \$200 par année pendant 30 ans dans une société fiduciaire canadienne, vous avez une somme totale de \$24,000 ou \$18,000 d'intérêts accumulés en plus de vos dépôts qui se chiffrent à \$6,000. Je crois que nous avons raison d'exiger que les cotisations rapportent un certain intérêt; de cette façon, les veuves de nos employés pourraient être protégées; j'ai ici le cas d'une employée qui s'est fait tuer après avoir été au service des chemins de fer 18 ans; il avait versé environ \$4,200 à la caisse de retraite; sa femme a reçu \$4,200; elle n'avait droit à aucun intérêt. Cependant, si son mari avait été 25 ans au service des chemins de fer, elle aurait pu bénéficier du présent règlement. Les employés qui subissent des blessures ou se font tuer après 10 ans de service devraient recevoir une pension et des intérêts.

3. That an escalator clause be given consideration to all past and future pensioners, it is our opinion that the figures justify this request and will assist the pensioner in this inflationary period.

4. That the calculation of .92 per cent on the first \$5,000 be eliminated and this be increased to 2 per cent of the first \$5,000, it is our opinion that it never was the intent to have private pension plans decreased when the Canada Pension was introduced.

5. That all changes be retroactive to include the present Pensioners.

The above requests that we ask for are not at of line with to-day's conditions, when you consider interest earnings of 9 and 10 per cent, loan companies asking as high as 20 per cent, certainly our pensioners should be given consideration, then and only then will we have our just society.

Another point I would like to mention at this time is the present request by many organizations for a shorter work week, this request by the present employees is appreciated but it is our opinion that when a work week will to supplement incomes seek a present unemployed situation, unfortunately contributes to it as many people on a short work week will be supplement incomes seek a secondary or part time job. It is estimated that one in twenty hold secondary jobs at the present time, a shorter work week could make this figure one in ten, however, a man pensioned now produce a position for a younger man and I believe you will agree that this is what we should aim for at the present time.

In closing, gentlemen, I would like to once again express our concern when you consider that approximately 15 per cent of our present pensioners receive a pension of less than \$400 per month, others receiving more see their life's earnings disappearing in the rising cost of living.

Your inquiries, investigations and consideration into the Canadian Pacific Railway Pension Plan will be deeply appreciated and any recommendations that you can make to help alleviate our present position will be of great value to our Organization.

Yours truly,
submitted by,

C.A. Rattee,
Local Chairman, Local 502,
U.T.U.

3. Nous proposons qu'un nouvel article tienne compte du cas des anciens et futurs retraités; à notre avis, les chiffres que nous vous présentons justifient cette demande qui permettra d'aider le retraité qui doit vivre malgré l'inflation.

4. Nous proposons que le .92 p. 100 des premiers \$5,000 soit éliminé et remplacé par 2 p. 100; à notre avis, l'introduction du Régime de pensions du Canada n'avait pas l'intention de diminuer les régimes de pensions privés.

5. Nous proposons que toutes les modifications soient rétroactives afin que les retraités actuels puissent en bénéficier.

Ce que nous demandons n'est pas impossible; quand on pense que les taux d'intérêts sont de 9 et 10 p. 100, que les sociétés de prêts exigent parfois 20 p. 100, nos retraités méritent certainement qu'on s'occupe d'eux; à ce moment-là, nous aurons peut-être une société juste.

J'aimerais maintenant aborder une autre question. Plusieurs organisations exigent une semaine de travail moins longue; cette demande a été étudiée, mais je crois que si la semaine est moins longue, le chômage n'en sera qu'accru. Si nous acquiesçons à leur demande, beaucoup de gens chercheront un travail à temps partiel pour mousser leur revenu. On a calculé qu'environ une personne sur 20 a un travail à temps partiel présentement; si la semaine de travail est moins longue, il y aura une personne sur 10 qui se cherchera un emploi à temps partiel; toutefois, un homme à la retraite laisse une position vacante pour un jeune homme, et je crois que vous serez d'accord pour dire que c'est à quoi nous aspirons présentement.

En terminant, j'aimerais vous répéter qu'environ 15 p. 100 de nos retraités reçoivent moins de \$40 par mois; ceux qui reçoivent plus voient leurs économies disparaître à cause du coût de la vie toujours plus élevé.

Les enquêtes et études que vous ferez relativement au Régime de pensions du Pacifique-Canadien seront vivement appréciées; vos recommandations nous aideront à régler notre problème et seront toujours d'une importance primordiale pour notre organisation. Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Soumis par

C. A. Rattee,
Président Régional,
Pièce 502, U.T.U.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY PENSION TRUST FUND
STATEMENT OF TRUST FUND NET ASSETS
AS AT DECEMBER 31

	1968	1967	Increase or (Decrease)
	\$	\$	\$
Investments, at cost (Exhibit 3).....	473,944,078	450,812,974	23,131,104
Cash in bank.....	52,234	3,093	49,141
Temporary investments, at cost (approximates market).....	10,885,822	2,418,747	8,467,075
Employees' contributions for December, less pension allow- ances and refunds to employees—net payable to Fund in January.....	329,080	296,608	32,472
Balance of company's contributions—Rule 13b, payable to Fund in January.....	343,672	409,767	(66,095)
Accrued bond interest.....	5,024,916	5,064,870	(39,954)
Accrued dividends.....	594,367	—	594,367
Due from investment dealers.....	—	61,290	(61,290)
	<u>491,174,169</u>	<u>459,067,349</u>	<u>32,106,820</u>
Less:			
Refunds held in escrow.....	43,791	75,769	(31,978)
Unclaimed refunds.....	111,401	105,852	5,549
Amount owing to Canadian Pacific Air Lines, Limited Pension Trust Fund.....	709,293	—	709,293
	<u>864,485</u>	<u>181,621</u>	<u>682,864</u>
	<u>490,309,684</u>	<u>458,885,728</u>	<u>31,423,956</u>

CAISSE FIDUCIAIRE DE RETRAITE DU PACIFIQUE CANADIEN
ÉTAT DE L'ACTIF NET DE LA CAISSE FIDUCIAIRE AU 31 DÉCEMBRE

	1968	1967	Augmentation ou (Diminution)
	\$	\$	\$
Investissements, valeur à l'achat (Pièce 3).....	473,944,078	450,812,974	23,131,104
Placements en banque.....	52,234	3,093	49,141
Investissements temporaires (valeur approximative du marché).....	10,885,822	2,418,747	8,467,075
Cotisations des employés pour le mois de décembre moins les prestations de pension et les remboursements aux employés— montant net à payer à la caisse en janvier.....	329,080	296,608	32,472
Montant des cotisations de la société—Règlement 13b, à payer à la caisse en janvier.....	343,672	409,767	(66,095)
Intérêt accumulé sur les obligations.....	5,024,916	5,064,870	(39,954)
Dividendes accumulés.....	594,367	—	594,367
Recevoir des courtiers de placements.....	—	61,290	(61,290)
	<u>491,174,169</u>	<u>459,067,349</u>	<u>32,106,820</u>
Autres:.....			
Remboursements détenus en dépôt fiduciaire.....	43,791	75,769	(31,978)
Remboursements non réclamés.....	111,401	105,852	5,549
Montant dû à la caisse fiduciaire de retraite de la <i>Canadian Pacific Air Lines, Limited</i>	709,293	—	709,293
	<u>864,485</u>	<u>181,621</u>	<u>682,864</u>
	<u>490,309,684</u>	<u>458,885,728</u>	<u>31,423,956</u>

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY PENSION TRUST FUND
SUMMARY OF TRANSACTIONS

	Year 1968	Total to Dec. 31, 1968
	\$	\$
PORTION OF FUND SUBJECT TO CURRENT WITHDRAWALS:		
INCOME—		
Employees' contributions—		
Canadian Pacific Railway Company.....	12,579,362	279,854,925
Subsidiary companies.....	664,828	16,132,411
	13,244,190	295,987,336
Less: Refunds.....	4,354,451	65,826,335
	8,889,739	230,161,001
Company contributions—		
Rule 13a.....	1,193	40,263
Rule 13b.....	3,211,695	49,230,782
	3,212,888	49,271,045
Interest Income.....	13,177,245	130,337,561
Dividends.....	3,524,647	16,945,871
Net gain (loss) on sale of securities.....	1,757,654	(5,514,381)
	18,459,546	141,769,051
	30,562,173	421,201,097
Less: Proportion of net contributions applicable to Canadian Pacific Air Lines, Limited Pension Trust Fund for the period January 1, 1966 to March 31, 1968 (estimated).....	3,509,293	3,509,293
	27,052,880	417,691,804
EXPENDITURES—		
Pension allowances (Fund proportion).....	9,079,188	84,089,011
Administration.....	240,056	1,434,853
	9,319,244	85,523,864
	17,733,636	332,167,940
PORTION OF FUND NOT SUBJECT TO CURRENT WITHDRAWALS:		
INCOME—		
Company's contribution—Rule 13b.....	5,012,043	97,282,692
Interest Income.....	6,138,857	55,587,238
Dividends.....	1,693,640	7,590,763
Net gain (loss) on sale of securities.....	845,780	(2,318,949)
	8,678,277	60,859,052
	13,690,320	158,141,744
Excess of Total Contributions and Income over Expenditures.....	31,423,956	490,309,684

CAISSE FIDUCIAIRE DE RETRAITE DU PACIFIQUE CANADIEN
SOMMAIRE DES TRANSACTIONS

	Année 1968	Total au 31 déc. 1968
	\$	\$
Partie de la caisse sujette à des retraits courants:		
Revenu—		
Cotisations des employés—		
La Société Pacifique-Canadien.....	12,579,362	279,854,925
Filiales de la Société Pacifique Canadien.....	664,828	16,132,411
	<hr/>	<hr/>
	13,244,190	295,987,336
Moins: Remboursements.....	4,354,451	65,826,335
	<hr/>	<hr/>
	8,889,739	230,161,001
	<hr/>	<hr/>
Contributions de la Société—		
Règlement 13a.....	1,193	40,263
Règlement 13b.....	3,211,695	49,230,782
	<hr/>	<hr/>
	3,212,888	49,271,045
	<hr/>	<hr/>
Intérêts.....	13,177,245	130,337,561
Dividendes.....	3,524,647	16,945,871
Gain net (perte) sur vente de valeurs.....	1,757,654	(5,514,381)
	<hr/>	<hr/>
	18,459,546	141,769,051
	<hr/>	<hr/>
	30,562,173	421,201,097
	<hr/>	<hr/>
Moins: Partie des cotisations nettes à la caisse fiduciaire de retraite de la Canadian Pacific Air Lines, Limited du 1 ^{er} janvier 1966 au 31 mars 1968 (chiffre estimatif).....	3,509,293	3,509,293
	<hr/>	<hr/>
	27,052,880	417,691,804
	<hr/>	<hr/>
Dépenses—		
Prestations de pension (partie de la Caisse).....	9,079,188	84,089,011
Administration.....	240,056	1,434,853
	<hr/>	<hr/>
	9,319,244	85,523,864
	<hr/>	<hr/>
	17,733,636	332,167,940
	<hr/>	<hr/>
Partie de la Caisse non sujette à des retraits courants:		
Revenu—		
Contribution de la Société—Règlement 13b.....	5,012,043	97,282,692
	<hr/>	<hr/>
Intérêts.....	6,138,857	55,587,238
Dividendes.....	1,693,640	7,590,763
Gain net (perte) sur vente de valeurs.....	845,780	(2,318,949)
	<hr/>	<hr/>
	8,678,277	60,859,052
	<hr/>	<hr/>
	13,690,320	158,141,744
	<hr/>	<hr/>
Excédent des cotisations totales et revenu après les dépenses.....	31,423,956	490,309,684
	<hr/>	<hr/>

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY PENSION TRUST FUND
INVESTMENTS—DECEMBER 31, 1968

Exhibit

	Principal amount	Book value (cost)
	\$	\$
Government of Canada Bonds.....	21,900,000	21,660,939
Government of Canada Guaranteed Bonds.....	26,347,000	25,648,821
Provincial and Provincial Guaranteed Bonds, Debentures and Notes—		
Newfoundland.....	20,785,000	20,483,173
Prince Edward Island.....	7,100,000	6,805,230
Nova Scotia.....	13,650,000	13,339,346
New Brunswick.....	30,150,000	29,678,487
Quebec.....	55,765,000	54,388,267
Ontario.....	24,595,000	24,381,225
Manitoba.....	15,460,000	15,530,032
Saskatchewan.....	21,860,000	21,328,005
Alberta.....	5,550,000	5,501,428
British Columbia.....	20,265,000	19,148,282
Total Government Bonds.....	263,427,000	257,893,285
Other Bonds, Debentures and Notes.....	87,032,000	85,735,751
Total Bonds, Debentures and Notes.....	350,459,000	343,629,036
Other Investments—		
Preferred stocks.....		5,738,864
Common and ordinary shares.....		124,576,178
		130,315,042
Total.....		473,944,078
*Market value, December 31, 1968.....		268,361,189
†Market value, December 31, 1968.....		161,182,301

Exhibit

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY PENSION TRUST FUND
PENSION STATISTICS

PENSIONS AND SURVIVOR ALLOWANCES WHICH BECAME EFFECTIVE DURING
THE YEAR UNDER THE PENSION RULES AND REGULATIONS

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Retirements	Number	Average Age	Average Period Service	Average Monthly Earnings	Average Monthly Pension	Average Monthly Charge to Trust Fund
				\$	\$	\$
Normal Retirement..... Rule 14 (Age 65 and over)	728	65	36	490.10	219.23	78.07
Voluntary Retirement..... Rule 15(a) (Ages 60-64)	124	62 8/12	41 11/12	510.52	235.84	79.13
Disability Retirement, etc..... Rule 15(b) (Ages 60-64)	208	62 3/12	32 4/12	461.34	192.48	72.22
Disability Retirement..... Rule 15(d) (Under 60)	72	57 3/12	32 7/12	574.05	218.61	89.12
TOTAL.....	1,132	63 9/12	35 9/12	492.41	216.09	77.82
Survivor Allowances..... Rule 19(a)	20	63 6/12	—	—	32.85	14.78
Survivor Allowances..... Rule 19(b)	443	66 9/12	—	—	87.03	25.16
Survivor Allowances..... Rule 19(c)	108	54 4/12	—	—	104.77	39.57
Election prior to Amendment of Pension Rules on January 1, 1953.....	11	75 6/12	—	—	38.23	5.09
Total.....	582	64 6/12	—	—	87.83	27.22

NOTE: Thirty-seven pensions granted in respect of employees who performed the greater proportion of their service in the United States or with other companies under transfer arrangements, and fifty-two non-contributory pensions granted, have been excluded from averages under Columns (3) to (6).

CAISSE FIDUCIAIRE DE RETRAITE DU PACIFIQUE CANADIEN
INVESTISSEMENTS—31 DÉCEMBRE 1968

Pièce 3

	Montant principal	Valeur comptable (coût)
Obligations du gouvernement du Canada.....	\$ 21,900,000	\$ 21,660,939
Obligations garanties du gouvernement du Canada.....	26,347,000	25,648,821
Obligations garanties, débentures et billets des gouvernements provinciaux—		
Terre-Neuve.....	20,785,000	20,483,173
Île-du-Prince-Édouard.....	7,100,000	6,805,280
Nouvelle-Écosse.....	13,650,000	13,339,346
Nouveau-Brunswick.....	30,150,000	29,678,487
Québec.....	55,765,000	54,388,267
Ontario.....	24,595,000	24,381,225
Manitoba.....	15,460,000	15,530,032
Saskatchewan.....	21,860,000	21,328,005
Alberta.....	5,550,000	5,501,428
Colombie-Britannique.....	20,265,000	19,148,282
Total des obligations gouvernementales.....	263,427,000	257,893,285
Autres obligations, débentures et billets.....	87,032,000	85,735,571
Total des obligations, débentures et billets.....	350,459,000	343,629,036*
Autres investissements—		
Actions privilégiées.....		5,738,864
Actions ordinaires.....		124,576,178
		130,315,042†
Total.....		473,944,078
*Valeur marchande, 31 décembre 1968.....		268,361,189
†Valeur marchande, 31 décembre 1968.....		161,182,301

Pièce 4

CAISSE FIDUCIAIRE DE RETRAITE DU PACIFIQUE CANADIEN
STATISTIQUES DES PENSIONSPENSIONS ET PRESTATIONS AUX SURVIVANTS ENTRÉES EN VIGUEUR AU COURS
DE L'ANNÉE 1968 EN VERTU DES RÈGLES ET RÈGLEMENTS RÉGISSANT LES PENSIONS

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Retraites	Nombre	Âge moyen	Nombre moyen d'années de service	Rémunération mensuelle moyenne	Pension mensuelle moyenne	Frais mensuels moyens à la Caisse fiduciaire
Retraite normale..... Règle 14	728	65	36	\$ 490.10	\$ 219.23	\$ 78.07
(65 ans et plus)						
Retraite volontaire..... Règle 15(a)	124	62 8/12	41 11/12	510.52	235.84	79.13
(60 à 64 ans)						
Retraite par suite d'incapacité, etc..... Règle 15(b)	208	62 3/12	32 4/12	461.34	192.48	72.22
(60 à 64 ans)						
Retraite par suite d'incapacité..... Règle 15(d)	72	57 3/12	32 7/12	574.05	218.61	89.12
(moins de 60 ans)						
TOTAL.....	1,132	63 9/12	35 9/12	492.41	216.09	77.82
Prestations aux survivants..... Règle 19(a)	20	63 6/12	—	—	32.85	14.78
Prestations aux survivants..... Règle 19(b)	443	66 9/12	—	—	87.03	25.16
Prestations aux survivants..... Règle 19(c)	108	54 4/12	—	—	104.77	39.57
Impossibilité avant la modification des règles régissant les pensions, 1 ^{er} janvier 1953.....	11	75 6/12	—	—	38.23	5.09
TOTAL.....	582	64 6/12	—	—	87.83	27.22

NOTE: Trente-sept pensions accordées à des employés qui ont presque toujours travaillé aux États-Unis ou qui ont été au service de sociétés en vertu d'ententes et cinquante-deux pensions non contributives accordées, ont été exclues des moyennes figurant aux colonnes (3) à (6).

PENSIONS AND SURVIVOR ALLOWANCES TERMINATED DURING YEAR

	Pensioners	Survivors Receiving Allowances	Total
Number.....	1,135	220	1,355
Duration of Payments:			
Less than 5 years.....	201	80	281
5 years and less than 10 years.....	201	84	285
10 years and less than 15 years.....	275	43	318
15 years and less than 20 years.....	255	5	260
20 years and less than 25 years.....	154	4	158
25 years and less than 30 years.....	43	3	46
30 years and less than 35 years.....	6	1	7

PENSIONERS AND SURVIVORS BY AGES AT DECEMBER 31, 1968

	Pensioners	Survivors Receiving Allowances	Total	Per Cen
Under Age 60.....	152	812	964	4.6%
Age 60-64.....	962	954	1,916	9.1%
Age 65-69.....	4,596	1,259	5,855	27.8%
Age 70-74.....	3,697	1,206	4,903	23.2%
Age 75-79.....	3,232	777	4,009	19.0%
Age 80-84.....	2,197	241	2,438	11.5%
Age 85-89.....	788	67	855	4.1%
Age 90-99.....	135	10	145	.7%
Age 104.....	1	—	—	—
	15,760	5,326	21,086	100.0%
Average age.....	73 2/12	67 10/12	71 10/12	

PENSIONS ET PRESTATIONS AUX SURVIVANTS AYANT PRIS FIN AU COURS DE L'ANNÉE

	Retraités	Survivants touchant des prestations	Total
Nombre.....	1,135	220	1,355
Durée des paiements:			
Moins de 5 ans.....	201	80	281
5 ans et moins de 10 ans.....	201	84	285
10 ans et moins de 15 ans.....	275	43	318
15 ans et moins de 20 ans.....	255	5	260
20 ans et moins de 25 ans.....	154	4	158
25 ans et moins de 30 ans.....	43	3	46
30 ans et moins de 35 ans.....	6	1	7

RETRAITÉS ET SURVIVANTS SUIVANT L'ÂGE AU 31 DÉCEMBRE 1968

	Retraités	Survivants touchant des prestations	Total	Pourcenta
Moins de 60 ans.....	152	812	964	4.6%
Âge 60-64.....	962	954	1,916	9.1%
Âge 65-69.....	4,596	1,259	5,855	27.8%
Âge 70-74.....	3,697	1,206	4,903	23.2%
Âge 75-79.....	3,232	777	4,009	19.0%
Âge 80-84.....	2,197	241	2,438	11.5%
Âge 85-89.....	788	67	855	4.1%
Âge 90-99.....	135	10	145	.7%
Âge 104.....	1	—	—	—
	15,760	5,326	21,086	100.0%
Moyenne d'âge.....	73 2/12	67 10/12	71 10/12	

APPENDIX AAA

2736 Regina Avenue,
Regina, Saskatchewan,
May 25, 1970.

Mr. Charles Turner,
Vice Chairman, House of Commons Standing
Committee on Transport and Communica-
tions,
House of Commons,
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

On page one of the May 16th issue of the *Canadian Railwayman* is a statement to the effect that briefs are expected from Railway Brotherhoods and Unions, pensioners and other interested groups in regard to a probe into the Canadian National Railway Pension Trust Fund at the June 2nd meeting. I am writing this letter as a retired Train Dispatcher with twenty-four years service, 1920-1944.

I wish to make a point as to the futility of providing an across-the-board percentage increase. What, for instance, can be of any real benefit to a pensioner receiving \$45.00 per month of, say, two percent or 90 cents a month—or a pension of \$90.00 being increased by \$1.80. Or even a \$200.00 per month pension increased by \$4.00. Ridiculous! To meet and decide on such a method would be of little or no benefit to the pensioner and a waste of time of the Committee.

What is actually required is some method of an increase which would mean something—with an emphasis on those retired employees with pensions in the lower amounts.

I wish to make two suggestions:

- (1) That all those persons receiving less than \$50.00 a month go up to a minimum of \$60.00 per month. Those receiving between \$50.00 and \$100.00 per month go up to \$110.00.

The place for a 2 or 3 per cent increase is up in the brackets of \$500.00, \$600.00, \$700.00 or over. These are the people who need it less and should be increased by lower amounts. In other words I propose a sliding scale.

- (2) The Committee might entertain a proposal of say 20 per cent increase under \$100.00 pr month, 10 per cent up to \$200.00 and 5 per cent over that amount.

APPENDICE «AAA»

2736 Avenue Régina
Régina, Saskatchewan
Le 25 mai, 1970

M. Charles Turner
Vice-président,
Comité permanent des transports
et des communications
Chambre des communes
Ottawa, Ontario

Monsieur:

A la page un, du numéro du 16 mai, de la revue *Canadian Railwayman*, on lit une déclaration voulant que l'on attende des mémoires des syndicats et fraternité des travailleurs de chemins de fer, des retraités et des autres groupes intéressés concernant une étude du fonds de féducie de pension du Canadien National, lors de la réunion du 2 juin. J'écris la présente en qualité d'expéditeur des trains à la retraite avec vingt quatre ans de service, de 1900 à 1944.

Je tiens à faire ressortir la futilité d'une augmentation générale du pourcentage. Quel avantage aurait un retraité qui reçoit \$45.00 par mois de mettons 2 p. 100 ou 90¢ par mois ou que la pension de \$90.00 soit augmentée de \$1.80. Ou même qu'une pension de \$200.00 par mois soit augmentée de \$4.00. C'est ridicule. Le Comité perd son temps s'il se réunit et décide d'adopter une méthode de ce genre.

En réalité, il faudrait une augmentation qui signifierait quelque chose, que l'on insiste sur les retraités dont les pensions sont moins élevées.

Je veux faire deux propositions:

- (1) Que toutes les personnes qui reçoivent moins de \$50.00 par mois obtiennent au moins \$60.00 par mois. Que ceux qui reçoivent entre \$50.00 et \$100.00 par mois obtiennent jusqu'à \$110.00 par mois. Ceux qui reçoivent des sommes de l'ordre de \$500.00, \$600.00, \$700.00 et plus devraient recevoir l'augmentation de 2 ou 3 p. 100. Ce sont ces personnes qui en ont le moins besoin et dont les augmentations devraient être le moins importantes. Autrement dit, je propose une échelle mobile.
- (2) Le Comité pourrait proposer, mettons une augmentation de 20 p. 100 lorsque la somme est inférieure à \$100.00 par mois, de 10 p. 100 jusqu'à \$200.00 et de 5 p. 100 lorsque la somme est supérieure à \$200.00.

These two suggestions are, of course, only in round figures or examples as to what might be used as a basis.

I realize the difficulties involved in solving such a problem—mainly the matter of money. According to a recent news release the Railway made a net profit of an amount in excess of \$40,000,000.00 last year. Old debts of millions of dollars, some dating back well into the nineteenth century, have been a millstone around the neck of the road for many years and should be cleared up.

Whatever is done please do not make a recommendation of say 2 per cent increase across the board. It would be an insult to those pensioners in the lower brackets most of whom spent many years in the employ of the Railroad at low wages.

If you feel that the contents of this letter have any merit, I am quite willing that it be mimeographed and distributed.

Yours truly,

C. C. Williams,
Alderman,
City of Regina.

Évidemment, ces deux propositions sont en chiffre rond et elles constituent des exemples de ce qui pourrait servir de base.

Je me rends compte qu'il n'est pas facile de résoudre un problème de ce genre. D'après un communiqué récent, le *Railway* a réalisé un profit net de plus de 40 millions de dollars l'année dernière. Les anciennes dettes de millions de dollars, dont certaines remontent au dix-neuvième siècle constituent un embarras et il faudrait s'en débarrasser.

Peu importe ce que l'on fera, je vous prierais de ne pas recommander une augmentation générale de 2 p. 100. Ce serait une insulte aux retraités moins favorisés dont la plupart ont été employés pendant de nombreuses années, touchant un salaire minime.

Si vous jugez que le contenu de cette lettre peut être utile, j'accepte qu'on la fasse photocopier et qu'on la distribue. Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

C. C. Williams,
Échevin,
Régina.

APPENDIX BBB

BROTHERHOOD RAILWAY
CARMEN OF AMERICA

Saskatchewan Lodge No. 450
Melville, Sask., Canada

Melville, Sask.

April 1/70

o Whom It May Concern:

A general meeting was held in the C.N.R. board room, Melville, Sask. on Tuesday March 1, dealing with the Pension Plan policy of the Canadian National Railway.

An attendance at the meeting were members of Sask. Lodge No. 450, and many of the aspects of the short comings of the Pension Plan were discussed.

As a result of these discussions the following resolutions were passed:

1. That Pension Plan must be part of the work agreements, subject to negotiation and supervised by a Government Board.
2. That widows allowance be increased to 75 per cent from 50 per cent.
3. That if a contributor dies while an employee, a full pension payment be paid to spouse.
4. That there be no deduction for early retirement, and that the figure of 85 "Age and Service" be reduced to 75 or 35 years, regardless of age.
5. That a cost of living clause be included to cover past, present and future Pensioners, to move up or down with the Dominion Bureau of Statistics figures for cost of living, providing that pension shall not be reduced below Basic Pension per month.
6. That Pension shall be calculated at 2 per cent for each allowable year of service and retroactive to cover employees now on pension.
7. The Pension Plan shall be administered by a board of seven members consisting of three officers of the company and three members elected by the General Chairmans Association. The elected members not to be members of the General Chairmans Association. The seventh member of the board to be an impartial Government appointed Chairman. The Secretary shall be appointed by the board to manage the operation of the Pension Plan.

APPENDICE «BBB»

BROTHERHOOD RAILWAY CARMEN OF
AMERICA

Saskatchewan Lodge No. 450
Melville, Sask., Canada

Melville, Sask.

Le 1^{er} avril 1970

A qui de droit:

Mardi le 31 mars, avait lieu à Melville (Sask.) une réunion générale, dans la salle de conférence du CN, relativement à la politique du régime de pension des Chemins de fer nationaux du Canada.

Étaient présents à cette réunion, les membres du Conseil No 450 de la Saskatchewan; de nombreux aspects des points faibles du régime de pension furent discutés.

A la suite de ces discussions, les recommandations suivantes ont été adoptées:

1. Que le régime de pension fasse partie des accords de travail, qu'il soit sujet à négociations, et sous la surveillance d'une commission du gouvernement.
2. Que les allocations aux veuves soient augmentées de 50 p. 100 à 75 p. 100.
3. Que si un contributeur meurt pendant qu'il est en emploi, un paiement de pension complet soit payé à son épouse.
4. Qu'il n'y ait pas de déduction pour une retraite anticipée, et que le chiffre de 85 «Âge et service» soit diminué à 75 ou 35 années, sans égard pour l'âge.
5. Qu'une clause concernant le coût de la vie soit incorporée, pour couvrir les pensionnés anciens, actuels et futurs, qui serait augmentée ou réduite selon les chiffres du Bureau fédéral de la statistique concernant le coût de la vie, mais prévoyant que la pension ne serait pas réduite en-dessous de la pension mensuelle de base.
6. Que la pension soit calculée à 2 p. 100 pour chaque année de service autorisable et qu'elle soit rétroactive de façon à couvrir les employés qui sont maintenant à leur pension.
7. Le régime de pension devra être géré par une commission de sept membres se composant de trois représentants de la compagnie et de trois membres élus par l'Association générale des présidents. Les membres élus ne devront pas faire partie de l'Association générale des présidents. Un président impartial nommé par le gouvernement sera le septième membre de cette commission. Le secrétaire sera nommé par la commission pour gérer le fonctionnement du régime de pension.

8. Delete the word "Company" and insert the words "Pension Plan" in Section 29 page 34 of definitions in the Rules of C.N. 1959 Pension Plan book.

9. Employees with twenty or more years service, who have to retire at an early age account of medical grounds, should be paid the full pension he would have received had he been able to work the full retirement age.

8. Retrancher le mot «compagnie» et insérer les mots «régime de pension» à l'article 29 de la page 34 des définitions du Livre des règlements du CN-régime de pension 1959.

9. Les employés qui ont 20 ans ou plus de service, et qui doivent prendre leur retraite plus tôt à cause de maladie, recevront la pleine pension qu'ils auraient reçue s'ils avaient pu travailler jusqu'à l'âge de la retraite.

APPENDIX CCC

June 1st, 1970,
155 Spears Road,
St. Boniface 6, Man.

Mr. Guay, M.P.
Member of Parliament,
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Guay:

I am very pleased to see that you are on the committee delegated by the government to listen to our plea for help concerning the C.N.R. Pension.

I spoke of this plan to you sometime ago, while you were still in St. Boniface. You, of course, are aware that "Air Canada is wholly owned by the C.N.R. It is our baby. I would like to point out the similarities and differences between the two Pension Plans. I am enclosing a photo static copy right from "Air Canada's Pension Book", and also from ours at the C.N.R.

At some time while Mr. Diefenbaker was Prime Minister, he incorporated the Pensions of both Air Canada and the C.N.R. into one single act, making them identical.

By comparing the two, you will note that the C.N.R. employees are paying 1 per cent more than an Air Canada employee into the pension fund.

Setting this up on a \$5000.00 a year basis, used in most examples in the pension booklets.

Example: Air Canada at \$5000.00 at 4 per cent = \$200.00 contribution.

C.N.R. at \$5000.00 at 5 per cent = \$250.00 contribution.

This extra \$50.00 means that we are paying 25 per cent more than Air Canada employees for an identical benefit. Also, Air Canada benefits given to individuals who had to leave the service for some reason or to widows who will not have a survivors pension (as all the contributions with interest are returned to them) but the difference with Air Canada is that they now pay about 5½ per cent or 6 per cent as this changes from year to year, while the C.N.R. pays a huge 3 per cent. Poor widow, don't you think!

As I understood it, when Air Canada upgraded their plan, the C.N. was also approached to upgrade ours. We were told that Air Canada was a new company and could afford this change, but that we had too many com-

APPENDICE «CCC»

Le 1 juin 1970
155 Pears Road
St. Boniface 6, (Man.)

M. Guay,
Député,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,

J'ai le plaisir de constater que le gouvernement vous a délégué au sein du Comité pour entendre notre plaidoyer en faveur d'une aide au Régime de pensions des employés du Canadien national.

Je vous ai parlé de ce projet il y a quelque temps déjà, alors que vous étiez encore à St. Boniface. Vous savez, bien entendu, qu'Air Canada appartient totalement au C.N. dont elle est la fille. Je voudrais faire ressortir les ressemblances et les différences qui existent entre leurs deux régimes de pensions. Vous trouverez ci-joint une photocopie du manuel de pensions d'Air Canada ainsi qu'une photocopie de celui du CN.

Il y a quelque temps, M. Diefenbaker, alors premier ministre, avait réuni le Régime des pensions d'Air Canada et du CNR en une seule loi qui les rendait identiques.

Si vous comparez ces deux régimes, vous remarquerez que les employés du CN versent une cotisation au fonds de pension qui est de 1 p. 100 supérieure à celle des employés d'Air Canada.

A partir du chiffre de \$5,000 par an, tel qu'il est cité dans la plupart des guides de pensions, on aboutit au résultat suivant:

Air Canada \$5,000 à 4 p. 100 = \$200 de cotisation

CNR \$5,000 à 5 p. 100 = \$250 de cotisation

Ces \$50.00 supplémentaires signifient que nous versions 25 p. 100 de plus que les employés d'Air Canada alors que les prestations sont identiques. D'autre part, Air Canada verse des prestations à certaines personnes qui ont dû quitter le service pour une raison ou pour une autre ainsi qu'aux veuves qui ne reçoivent pas encore la pension au dernier survivant (puisque toutes les cotisations avec intérêt leurs sont remboursées) à la différence d'Air Canada qui verse entre 5½ et 6 p. 100 selon les années, le Canadien national verse un gros 3 p. 100. Les veuves sont bien à plaindre, n'est-ce pas?

D'après ce que j'ai pu comprendre, lorsque Air Canada a revalorisé l'ensemble de ses pensions, le Canadien national nous a demandé d'en faire autant. On nous a dit qu'Air Canada, société toute nouvelle pouvait assu-

mitments to older pensioners and it was absolutely impossible for us to make this same change.

Nevertheless, somehow the government wrote off the \$371 million, that the C.N.R. owes our Pension Fund. But, I can't seem to be able to get the full facts on this particular transaction. However, this money alone could and would take care of the difference. I am sure.

Enclosed, is a photo static copy of the amendments which we are asking for, from our Winnipeg Running Trade. There are 2 points which are a must in our brief. They are Clause A, 1, 2, and 3 clause.

In Clause C, you will find that with the extra money we are paying into the fund, we should have 2 per cent for each year of service, or at least our contribution should be equated with Air Canada's rate, with a refund to Jan. 1/66.

Even though this letter is quite lengthy, I am cutting it short. I could go on pointing out how the C.N.R. has made us pay more, for less, for a long time. I will only give you one example, as to how I feel, we have been taken.

Our Pre-1935 plan gave an employee 1% of his best 10 years salary, multiplied by his years of service at the sole expense of the company. I will use the \$5000.00 again as a basis. This means that after 40 years of service; $1\% \text{ times } \$5000.00 \text{ times } 40 = \2000.00 pension per year. A man starting now, would get 1% for each year of service multiplied by the salary of his best 5 years or his last 60 months which ever is greater. But we must now contribute 5% for this pension. This would mean:

$$\begin{aligned} &1\% \text{ times } 40 \text{ years times } \$5000.00 = \\ &40 \text{ times } 5000 = \$2000.00 \text{ per year.} \\ &100 \end{aligned}$$

I am not asking something for nothing, but I do believe that Air Canada's figures are closer to acceptable to an increase for us. I could give you other examples, but I will close for now trusting that you will be able to help us. If you require more information, please do not hesitate to ask.

Yours truly,

Martin Hoffman.

mer les frais de tel changement, mais que, de notre côté, nous ne pouvions absolument pas nous aligner sur Air Canada en raison des trop nombreux engagements que nous avons auprès des retraités plus anciens.

Néanmoins, le gouvernement défalqua les \$371,000 que le Canadien national doit à notre caisse de retraite. Or, il semble impossible de connaître exactement les circonstances de cette transaction. Toutefois, cette somme, à elle seule, pourrait, j'en suis sûr, combler la différence.

Vous trouverez ci-joint une photocopie des amendements que nous demandons. Notre mémoire comporte deux points d'importance primordiale. Il s'agit des paragraphes 1, 2 et 3 de la clause A et, d'autre part, de la clause C.

Dans la clause C, vous constaterez que la somme supplémentaire que nous versons au fonds de pension devrait nous rapporter 2 p. 100 pour chaque année de service ou, du moins, notre cotisation devrait correspondre au taux d'Air Canada avec un effet rétroactif jusqu'au 1^{er} janvier 1966.

J'essaie d'être aussi bref que possible, mais je pourrais poursuivre en montrant que même le Canadien national nous a fait payer davantage et pendant plus longtemps alors qu'en retour, les prestations sont moindres. Je ne vous en donnerai qu'un exemple.

D'après le régime de pensions antérieur à 1935, un employé recevait 1 p. 100 de ses dix meilleures années de salaire multiplié par le nombre d'années d'ancienneté aux seuls frais de la société. Encore une fois, je m'en tiendrai aux \$5,000. Cela signifie qu'après 40 ans de service, $1 \text{ p. } 100 \text{ multiplié par } \$5,000 \text{ multiplié par } 40 = \$2,000$ de pension par an. Une personne qui commence maintenant à cotiser, recevrait 1 p. 100 pour chaque année de service multiplié par le salaire des cinq années ou elle a réalisé le meilleur gain ou le salaire des 60 derniers mois selon ce qui est le plus avantageux. Mais à l'heure actuelle, notre cotisation est de 5 p. 100. Ce qui signifie: $1 \text{ p. } 100 \times 40 \text{ ans} \times \$5,000 = 40/100 \times 5,000 = \$2,000$ par an

Je ne prétends pas tout obtenir gratuitement, mais je suis persuadé que les chiffres d'Air Canada sont plus proches de l'augmentation qu'il nous est donné d'accepter. Je pourrais vous citer d'autres exemples, mais je m'en tiendrai là, fermement convaincu que vous pourrez nous aider. Au cas où vous auriez besoin de renseignements complémentaires, n'hésitez pas à nous les demander.

Je vous prie d'agréer monsieur l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Martin Hoffman.

C.N. BENEFITS

(1) Every contributor (except if he last entered the service on or after January 1, 1968, and has less than five (5) years of allowable service) who reaches normal retirement age, shall be granted a pension, the monthly amount of which shall be a percentage of his average monthly compensation calculated as follows:

(a) 1½% for each year of allowable service to January 1, 1966, on his average monthly compensation for the last 60 months of allowable service or the best five consecutive calendar years, whichever is the larger;

(b) 1% for each year of allowable service from and after January 1, 1966, on that part of his compensation during the last 60 months of allowable service which does not exceed the maximum pensionable earnings under the Public Plan, divided by 60, and

(c) 1% for each year of allowable service from and after January 1, 1966, on the difference between his average monthly compensation as determined under paragraph (a) and his average compensation determined under paragraph (b).

Should the total period of allowable service be less than sixty months, the average monthly compensation throughout the period of allowable service shall be used and any period of less than twelve months of allowable service shall be included on a proportionate basis.

AIR CANADA CONTRIBUTIONS

How Much Do I Contribute?

For any period or periods of your career with Air Canada in which you must participate in a government pension plan (as determined from time to time by the Pension Committee) your contribution is at the rate of 4 per cent of your compensation up to the maximum annual earnings level for the government pension plan plus 5½ per cent on all earnings in excess of this amount.

PRESTATIONS

6. (1) Chaque cotisant (excepté s'il est entré au service de la compagnie à partir du 1^{er} janvier 1968 inclus et s'il totalise moins de 5 années lui ouvrant droit à pension) qui atteint l'âge normal de la retraite recevra une pension dont le montant mensuel correspondra à la moyenne mensuelle des indemnités calculées d'après les normes suivantes:

(a) 1½ p. 100 pour chaque année de service ouvrant droit à pension jusqu'à la date du 1^{er} janvier 1968, sur la moyenne mensuelle des indemnités correspondant aux 50 derniers mois de service ouvrant droit à pension ou aux cinq années civiles consécutives où le salaire a été plus élevé, selon ce qui est le plus avantageux;

(b) 1 p. 100 pour chaque année ouvrant droit à pension à partir de la date du 1^{er} janvier 1966 inclus sur la portion des indemnités des 60 derniers mois de service ouvrant droit à pension qui n'excède pas les gains maximums soumis à retenue en vertu du Régime de pensions des sociétés de la Couronne, divisé par 60, et

(c) 1½ p. 100 pour chaque année de service ouvrant droit à pension à partir du 1^{er} janvier 1966 inclus sur la différence entre la moyenne mensuelle des indemnités telles que déterminées aux termes du paragraphe (a) et la moyenne des indemnités déterminées aux termes du paragraphe (b).

Si le total du service ouvrant droit à pension est inférieur à 60 mois, on se servira de la moyenne mensuelle des indemnités couvrant les services ouvrant droit à pension comme base de référence et, toute période de moins de 12 mois de service ouvrant droit à pension sera incluse proportionnellement.

Quelle est ma contribution? Pour toute période que vous passez au service d'Air Canada durant laquelle vous devez participer à un Régime de pensions du gouvernement (tel qu'il est déterminé de temps en temps par le Comité des pensions), jusqu'au niveau de vos gains annuels maximum pour ce qui est du Régime de pensions du gouvernement, plus 5½ p. 100 sur tous vos gains qui excèdent ce montant.

CONTRIBUTIONS

4. How much do I contribute to the CN 1959 Plan?

Through payroll deductions you contribute:

5 per cent of earnings up to the Yearly Maximum Pensionable Earnings under the Public Plans (\$5,100 in 1968) and 6 1/2 per cent of earnings above this maximum.

Prior to January 1, 1966, pension contributions were at the following rates of earnings:

5 per cent to April 1, 1962; 5 1/2 per cent from that date to June 1, 1965, and 6 1/2 per cent from then until January 1, 1966.

AIR CANADA INTEREST

Interest on Contributions

5. (1) Interest earned on fund investments shall be deposited in the Fund when received.

(2) Interest, compounded annually, shall accrue on employee and Company contributions at a rate to be determined by the Trustee. Such rate shall be subject to annual revision and shall approximate the actual earnings of the Fund in the previous year.

Normal Retirement Benefits

29. (1) Every participating employee who reaches normal retirement date shall be granted a pension payable monthly, the annual amount of which shall, subject to clause (2), be a percentage of his average annual compensation for his last sixty months of allowable service or for any five consecutive calendar years, whichever is the larger, calculated as follows:

(a) 1 1/2 per cent for each year of allowable service to January 1, 1966 for all periods of allowable service up to January 1, 1966;

(b) 1 1/2 per cent for each year of allowable service from and after January 1, 1966 for any period or periods of such allowable service while the participating employee is carried on other than a Canadian dollar payroll;

(c) 1 per cent for each year of allowable service from and after January 1, 1966 for any period or periods of such allowable service, while the participating employee is carried on a Canadian dollar payroll on that part of his average

Cotisation au Régime de pensions du Canadien National

Le montant de la cotisation au Régime de pensions du CN de 1959.

Votre cotisation, déduite de votre salaire, est la suivante:

5 p. 100 de vos gains jusqu'à concurrence du maximum annuel de gains soumis à retenue en vertu des Régimes de pensions des sociétés de la Couronne (\$5,100 en 1968) et 6 1/2 p. 100 de vos gains au-delà de ce maximum.

Antérieurement au 1^{er} janvier 1966, les cotisations au Régime de pensions étaient les suivantes:

5 p. 100 jusqu'en avril 1962, 5 1/2 p. 100 à partir de cette date jusqu'au 1^{er} juin 1965 et 6 1/2 p. 100 jusqu'au 1^{er} janvier 1966.

L'intérêt d'Air Canada

Intérêt sur les cotisations

5. (a) Les intérêts perçus sur les fonds d'investissements seront portés au fonds de pension dès leur réception.

(2) Les cotisations versées par les employés et la société rapporteront un intérêt, composé annuellement, dont le taux sera déterminé par le trustee. Il sera revu chaque année et il approchera les gains réalisés par le fonds au cours de l'année précédente.

Prestations d'une retraite normale

29. (1) Tout employé ayant cotisé et qui atteint l'âge normal de la retraite recevra mensuellement une pension dont le montant annuel, fixé d'après la clause (2), correspondra au pourcentage de la moyenne annuelle des indemnités des 60 derniers mois de service ouvrant droit à pension ou bien au pourcentage du salaire de cinq années civiles consécutives, selon ce qui est le plus avantageux, calculé d'après les normes suivantes:

(a) 1 1/2 p. 100 pour chaque année de service ouvrant droit à pension jusqu'au 1^{er} janvier 1966 pour toute période de service ouvrant droit à pension jusqu'au 1^{er} janvier 1966;

(b) 1 1/2 p. 100 pour chaque année de service ouvrant droit à pension à partir du 1^{er} janvier 1966 inclus, pour toute période de service ouvrant droit à pension durant lesquelles l'employé ayant cotisé n'a pas été payé en dollars canadiens;

(c) 1 p. 100 pour chaque année de service ouvrant droit à pension à partir du 1^{er} janvier 1966 inclus, pour toute période de service ouvrant droit à pension durant lesquelles l'employé ayant cotisé a été payé en dollars canadiens sur la portion

annual compensation equal to his Year's Maximum Pensionable Earnings at the time of his retirement and $1\frac{1}{2}$ per cent for each year of the same period or periods of allowable service on such average annual compensation in excess thereof.

PRE 1935 PLAN C.N.

114. Every employee in the service on January 1, 1935, who entered the service before attaining age fifty, and who at such date had more than ten years' continuous service shall, if he remain continuously in the Company's service to normal retirement date, receive upon retirement a service pension of such amount as is represented by one per cent of his highest average salary for any ten consecutive years prior to January 1, 1935, multiplied by the number of his years of continuous service to that date. Such service pension shall be provided at the sole expense of the Company. No employee shall be entitled to both a basic and a service pension.

de moyenne annuelle des indemnités égales au maximum annuel des gains soumis à retenue au moment où il a pris sa retraite et $1\frac{1}{2}$ p. 100 pour chaque année de la même période ouvrant droit à pension sur la moyenne annuelle des indemnités qu'il recevait au-delà de cette somme.

114. Tout employé en service à la date du 1^{er} janvier 1935 qui est entré au service de la compagnie avant d'atteindre l'âge de 50 ans et qui, à cette date, totalise plus de 10 années de service ininterrompues recevra, s'il reste au service de la compagnie jusqu'à la date normale de sa retraite, une pension dont le montant correspondra à 1 p. 100 de la moyenne du salaire le plus élevé qu'il a reçu au cours des 10 années consécutives antérieures au 1^{er} janvier 1935, multiplié par le nombre des années de service ininterrompues jusqu'à cette date. Cette pension lui sera versée aux seuls frais de la compagnie. Aucun employé ne cumulera une pension de base et une pension de service.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 35

THURSDAY, JUNE 18, 1970
TUESDAY, JUNE 23, 1970
THURSDAY, JUNE 25, 1970

LE JEUDI 18 JUIN 1970
LE MARDI 23 JUIN 1970
LE JEUDI 25 JUIN 1970

Respecting
Canadian National Railways
Pension Fund.

Concernant
Fonds de retraite des chemins de fer
du Canadien National.

WITNESSES—TÉMOINS

(*See Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

Allmand,
Benjamin,
Corbin,
Crossman,
Forget,
Godin,

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Guay (*Lévis*),
Horner,
Howe,
McCleave,
Peddle,
Portelance,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel (20)

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) (b) d
Règlement.

Mr. Pringle replaced Mr. Robinson, on
June 16, 1970.

M. Pringle remplace M. Robinson, le 1
juin 1970.

Mr. Corbin replaced Mr. Rock, on June
16, 1970.

M. Corbin remplace M. Rock, le 16 juin
1970.

Mr. Thomas (*Maisonneuve*) replaced
Mr. Pringle, on June 18, 1970.

M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace M
Pringle, le 18 juin 1970.

Mr. Rock replaced Mr. Thomas (*Maison-
neuve*), on June 22, 1970.

M. Rock remplace M. Thomas (*Maison
neuve*), le 22 juin 1970.

REPORTS TO THE HOUSE

TUESDAY, June 23, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, November 20, 1969, your Committee considered the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

Your Committee held public hearings in the Cities of Montreal and Toronto.

During the 5 sittings held in the City of Montreal on December 16, 17 and 18, 1969, your Committee heard 21 witnesses.

During the 6 sittings held in the City of Toronto on February 10, 11 and 12, 1970, your Committee heard 25 witnesses.

Your Committee advertised in leading newspapers in cities where other international airports are operated by the Department of Transport, to inform the public that the Committee had begun consideration of the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

The notices also invited those who wished to be heard and/or present a brief to the Committee on the subject of ground transportation at their respective airports to make such request in writing to the Clerk of the Committee.

The reaction was such that the Committee, on Thursday, March 5, 1970, tabled a Report in the House seeking that its Order of Reference be enlarged by authorizing it to adjourn from place to place within Canada for the purpose of pursuing its consideration of the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

On Monday, March 23, 1970, the Committee received the following Order of Reference:

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le MARDI 23 juin 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi du jeudi 20 novembre 1969, le Comité a examiné la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

Le Comité a tenu des séances publiques dans les villes de Montréal et de Toronto.

Au cours des 5 séances tenues dans la ville de Montréal les 16, 17 et 18 décembre 1969, le Comité a entendu 21 témoins.

Au cours des 6 séances tenues dans la ville de Toronto, les 10, 11 et 12 février 1970, le Comité a entendu 25 témoins.

Le Comité a fait paraître des annonces dans les principaux journaux des villes où d'autres aéroports internationaux sont exploités par le ministère des Transports, pour informer le public que le Comité avait commencé l'étude de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

Ces avis invitaient également les personnes qui désiraient être entendues et/ou présenter un mémoire au Comité sur la question du transport de surface à leurs aéroports respectifs à en faire la demande, par écrit, au greffier du Comité.

La réaction fut telle que le Comité, le jeudi 5 mars 1970, déposait un rapport à la Chambre demandant que l'Ordre de renvoi soit élargi et autorise des déplacements d'un endroit à un autre au Canada dans le but de poursuivre l'étude de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

Le lundi 23 mars 1970, le Comité recevait l'Ordre de renvoi suivant:

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications be empowered, during its consideration of the subject-matter of ground transportation at airports, to adjourn from place to place within Canada.

Then pursuant to its so enlarged Order of Reference, your Committee set up an Itinerary that included an eight (8) day tour during which it has visited the Cities of Vancouver, British Columbia; Edmonton, Alberta; Calgary, Alberta and Winnipeg, Manitoba, and so completed its study of the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

Your Committee held 9 sittings and heard 22 witnesses during the above-mentioned tour of Western Canada.

Your Committee feels that the criteria used to determine the modes of ground transportation at international airports in Canada should be uniformly regulated for the greater convenience of the traveling public.

Your Committee therefore recommends that the Government give consideration to the advisability of implementing the following decisions and recommendations:

(A) That the following modes of transportation be made available to the general traveling public at all international airports in Canada to be determined by the Department of Transport according to the circumstances.

1. Metered taxi service and/or chauffeured car service;

2. Bus transportation service.

(B) That the Department of Transport call for public tenders for the granting of a franchise to operate metered taxi, bus and chauffeured car systems at international airports in Canada at the expiration of the present contracts and that the new franchise be for a minimum period of ten (10) years.

The Committee found that of the three services mentioned above only metered taxicab service, from the airport to the city, was not available everywhere.

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit autorisé, au cours de l'étude de la question du transport de surface aux aéroports, à se déplacer d'un endroit à un autre au Canada.

Conformément à l'Ordre de renvoi élargi, le Comité a établi un itinéraire qui comprenait une tournée de huit jours au cours desquels il a visité les villes de Vancouver en Colombie-Britannique, Edmonton en Alberta, Calgary en Alberta et Winnipeg au Manitoba et il a terminé ainsi l'étude de la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

Le Comité a tenu 9 séances et entend 22 témoins au cours de la tournée dans l'Ouest du Canada mentionnée ci-dessus.

Le Comité croit que les critères qui ont servi à déterminer les modes de transport de surface aux aéroports internationaux du Canada devraient être réglementés d'une façon uniforme pour la plus grande commodité du public qui voyage.

Le Comité recommande donc que le gouvernement examine la possibilité de mettre en application les décisions et recommandations suivantes:

(A) Que les modes de transport suivants soient disponibles pour le public en général qui voyage à tous les aéroports internationaux du Canada, et qu'ils soient déterminés, selon les circonstances, par le ministère des Transports.

1. service des taxis avec compteur et/ou service de car avec chauffeur

2. service de transport par autobus

(B) Que le ministère des Transports mette en adjudication la concession permettant d'exploiter les taxis avec compteur, les autobus et les services de car avec chauffeur aux aéroports internationaux du Canada, à l'expiration des contrats actuels, et que la nouvelle concession soit accordée pour une période minimale de dix (10) ans.

Le Comité s'est rendu compte que des trois services mentionnés plus haut, seul le service par taxi avec compteur, de l'aéroport à la ville, n'existait pas partout.

(C) That the three transportation services mentioned above, which are available at each one of the international airports be clearly advertised in the terminal by the franchised operator;

(D) That the rates to be charged for each service be specified on the sign indicating the selection of available modes of transportation to the traveling public;

(E) That public metropolitan transportation systems be encouraged to extend their services to serve the international airports where such service does not already exist;

(F) That the Licensee shall, in all respects, abide by and comply with all lawful rules, regulations and by-laws of municipalities and other governing bodies.

Due to the increase in passenger traffic expected by the coming into operation of the Jet Boeing 747, consideration should be given and studies undertaken to ascertain the possibilities of erecting terminals away from airports and located at strategic points such as railway terminals connected to future rapid transits or express service where all inclusive services such as customs, immigration, luggage, tickets, could be made available or as an alternative that processing be made en route to airports from these various points.

Your Committee would also like to see cooperation from various airlines that a form be supplied to passengers on airline flights asking them to indicate the type of transportation they are to require upon landing, from the airport to their place of destination, in order to accelerate ground transportation and so eliminate possibilities of further bottlenecks.

(G) Your Committee recommends that the rapid transit transportation research be pursued by all levels of Government in cooperation with the Department of Transport;

(H) That taxi companies, upon application and approval by the Department of Transport, be authorized to install direct telephone lines in the terminal

(C) Que les trois services de transport mentionnés plus haut, qui sont disponibles à chacun des aéroports internationaux soient clairement annoncés au terminus par l'exploitant qui en a la concession;

(D) Que les taux chargés pour chaque service soient mentionnés sur l'annonce indiquant le choix des modes de transport offerts au public qui voyage;

(E) Qu'on encourage les systèmes de transport métropolitain public à étendre leur service pour desservir les aéroports internationaux là où un tel service n'existe pas;

(F) Que le détenteur de permis se conforme et respecte, sous tous rapports, les statuts et règlements des municipalités et des autres corps administratifs.

A cause de l'augmentation du trafic des passagers prévue par l'entrée en service du Boeing 747, il faudrait examiner et étudier la possibilité d'ériger des terminus éloignés des aéroports et situés à des points stratégiques, tels que les terminus de chemins de fer reliés aux futurs transports de service rapide ou express où tous les services seraient compris: douanes; immigration, baggages, billets et pourraient être disponibles ou, alternativement, que le travail soit fait en cours de route aux aéroports, à partir de ces divers points.

Le Comité aimerait également que les diverses lignes aériennes coopèrent et qu'un formulaire soit distribué aux passagers en cours de vol leur demandant d'indiquer le genre de transport dont ils ont besoin à l'arrivée, de l'aéroport au lieu de destination, afin d'accélérer le transport de surface et d'éliminer les possibilités d'autres embouteillages.

(G) Le Comité recommande que la recherche concernant les moyens de transport rapide se fasse à tous les échelons du gouvernement, de concert avec le ministère des Transports;

(H) Que les compagnies de taxi, qui ont demandé la concession et qui ont reçu l'approbation du ministère des Transports, reçoivent l'autorisation

building, at a fee to be determined by the Department of Transport.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 4, 5, 6, 8, 9, 10, 21, 22, 23, 24 and 25*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD,
Chairman.

d'installer des lignes de téléphone directes dans l'édifice du terminus, les frais étant fixés par le ministère des Transports.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 4, 5, 6, 8, 9, 10, 21, 22, 23, 24 et 25*) est déposé.

Respectueusement soumis,

APPENDIX "A"

List of witnesses heard by the Committee on the subject matter of ground transportation at airports in Canada

Montreal

Mr. E. T. Asselin,
Advocate for Diamond Taxicab Association Ltd., and Veterans Taxi Owners Association of Montreal.

Mr. Russ Newell, President,
Diamond Taxicab Association Ltd.

Mr. Martial Choquette, General Manager,
Diamond Taxicab Association Ltd.

Mr. J. M. Sauvé, Secretary-Treasurer,
Diamond Taxicab Association Ltd.

Mr. Edgar Lanthier, President,
Veterans Taxicab Association of Montreal Inc.

Mr. Guy Asselin,
Mouvement de libération du taxi.

Mr. Marcel Morin,
Mouvement de libération du taxi.

Mr. Jean-Pierre Bélanger,
Mouvement de libération du taxi.

Mr. Harry Felsenstein,
Independent taxi operator.

Mr. Paul Normandin,
Legal Department of the City of Montreal.

Mr. Gérard Brunet, President,
Lasalle Taxi Association.

APPENDICE «A»

Liste des témoins entendus par le Comité relativement à la question des transports de surface des aéroports au Canada

Montréal

M. E. T. Asselin,
avocat de Diamond Taxicab Association Limited et de Veterans Taxi Owners Association of Montreal.

M. Russ Newell, président,
Diamond Taxicab Association Ltd.

M. Martial Choquette, gérant général,
Diamond Taxicab Association Ltd.

M. J.-M. Sauvé, secrétaire-trésorier,
Diamond Taxicab Association Ltd.

M. Edgar Lanthier, président,
Veterans Taxicab Association of Montreal Inc.

M. Guy Asselin,
Mouvement de libération du taxi.

M. Marcel Morin,
Mouvement de libération du taxi.

M. Jean-Pierre Bélanger,
Mouvement de libération du taxi.

M. Harry Felsenstein,
chauffeur de taxi indépendant.

M. Paul Normandin,
Contentieux municipal de Montréal.

M. Gérard Brunet, président,
l'Association de taxis Lasalle.

Mr. Alphonse Barbeau,
Advocate,
Lasalle Taxi Association.
Mr. Guy Gagnon, Advocate,
Murray Hill Limousine Service Ltd.
Mr. Charles Hershorn, President,
Murray Hill Limousine Service Ltd.
Mr. A. J. Rochette, President,
West Island Transportation Limited.
Mr. A. E. Green, Secretary-Treasurer,
West Island Transportation Limited.
Mr. Lucien Tremblay, President,
Fédération canadienne des associations
indépendantes
Mr. Guy Vincent, President,
Association des employés de l'industrie du
taxi.
Mr. Claude Béland, Advocate,
Syndicat des propriétaires de taxi.
Mr. Maurice R. Marcotte, Advocate for the
City, City of Dorval.
Mr. Sarto Desnoyers, Mayor, City of Dor-
val.

Toronto

Mr. A. Sadoff, Director,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
Mr. Murdock Cameron, President,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
Mr. Louis Friedman, Director,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
Mr. David Ross, Solicitor,
Metropolitan Licensing Commission.
Mr. James Neville, Administrator,
Metropolitan Licensing Commission.
Mr. Alexander Davidson, Q.C.,
Mississauga Cab Owners Association.
Mr. Milton Rose, General Manager,
Mississauga Cab Owners Association.
Mr. Peter Thompson, President,
Mississauga Cab Owners Association.
Mr. Harry Fisher,
Independent taxi owner.
Mr. Charles W. McGee, Ph.D.,
Consulting Economist and Traveller.
Mr. Normand Treuer,
Taxi driver.
Mr. L. W. Stewart, Q.C.,

M. Alphonse Barbeau,
Avocat,
L'association de taxis Lasalle
Avocat,
Murray Hill Limousine Services Ltd.
M. Charles Hershorn, président,
Murray Hill Limousine Services Ltd.
M. A.-J. Rochette, président,
West Island Transportation Limited.
M. A. E. Green, secrétaire-trésorier,
West Island Transportation Limited.
M. Lucien Tremblay, président,
La Fédération Canadienne des associations
indépendantes.
M. Guy Vincent, président,
Association des employés de l'industrie
du taxi.
M. Claude Béland, avocat,
Syndicat des propriétaires de taxi.
M. Maurice R. Marcotte, avocat pour la
Cité de Dorval.
M. Sarto Desnoyers, maire,
Cité de Dorval.

Toronto

M. A. Sadoff, administrateur,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
M. Murdock Cameron, président,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
M. Louis Friedman, administrateur,
Metropolitan Toronto Taxicab Conference.
M. David Ross, avocat,
Metropolitan Licensing Commission.
M. James Neville, administrateur,
Metropolitan Licensing Commission.
M. Alexander Davidson, c.r.,
Association des propriétaires de taxis de
Mississauga.
M. Milton Rose, gérant général,
Association des propriétaires de taxis de
Mississauga.
M. Peter Thompson, président,
Association des propriétaires de taxis de
Mississauga.
M. Harry Fisher,
propriétaire de taxis indépendant.
M. Charles W. McGee,
conseiller économique et voyageur.
M. Normand Treuer,
chauffeur de taxi.
M. L. W. Stewart, c.r.,

Town Solicitor,
Town of Mississauga.
Mr. Thomas Harrison,
Chief Licence Inspector,
Town of Mississauga.
Mr. Jack Hurd, Secretary-Treasurer,
Teamsters Local Union 352.
Mr. N. R. Wattam, Driver,
Licensed by Metropolitan Licensing Com-
mission.

Mr. Walter Horbulyk, President,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
Mr. Fred Hason, Director,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
Mr. Eric McCreadie, Director,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
Mr. James Bond,
Metro Cab Owner.
Mr. R. G. Perry,
Vice-President—Sales,
Murray Hill Limousine Service Ltd.
Mr. Joe Martin,
Citizen and traveller.
Mr. F. Ross Lishman,
Lishman Coach Lines Limited.
Mr. F. R. Hume, Solicitor,
Air Terminal Transport Co. Ltd.
Mr. Bruce Dodds,
President of Charterways Co. Ltd.
Mr. John McDonnell,
President.
Captain R. E. Hadfield,
Research and Development.
Mr. Leonard H. Simpson, President,
International Taxi Association.

Vancouver

Mr. C. D. Brown, President,
Coral Cabs Ltd.
Mr. R. W. Taylor,
License Inspector,
Municipality of Richmond.
Mr. Helfrieg Wilson, Chairman,
Joint Transport Committee of Greater
Vancouver District.
Mr. Henry Lask,
Director of Planning.
Mr. Tom Montgomery,
General Manager,
MacLure's Taxi.
Mr. Tom Montgomery, Director,
Vancouver Taxi Owner's Association.

avocat municipal,
Municipalité de Mississauga.
M. Thomas Harrison,
inspecteur en chef des permis,
Municipalité de Mississauga.
M. Jack Hurd, secrétaire-trésorier,
Syndicat 352 des Rouliers.
M. N. R. Wattam, chauffeur,
détenteur d'un permis de la Metropolita
Licensing Commission.
M. Walter Horbulyk, président,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
M. Fred Hason, administrateur,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
M. Eric McCreadie, administrateur,
Metropolitan Toronto Taxi Guild.
M. James Bond,
chauffeur de taxi de métro.
M. R. G. Perry,
Vice-président—Ventes,
Murray Hill Limousine Service Ltd.
M. Joe Martin,
citoyen et voyageur.
M. F. Ross Lishman,
Lishman Coach Lines Limited.
M. F. R. Hume, avocat,
Air Terminal Transport Co. Ltd.
M. Bruce Dodds,
président de Charterways Co. Ltd.
M. John McDonnell,
président.
Capitaine R. E. Hadfield,
Recherches et Développement.
M. Léonard H. Simpson, président,
Association internationale des taxis.

Vancouver

M. C. D. Brown, président,
Coral Cabs Ltd.
M. R. W. Taylor,
inspecteur des permis,
Municipalité de Richmond.
M. Helfrieg Wilson, président,
Comité conjoint sur le transport du district
de Vancouver Métropolitain.
M. Henry Lask,
directeur de la planification.
M. Tom Montgomery,
directeur général,
MacLure's Taxi.
M. Tom Montgomery, directeur,
Association des propriétaires de taxis de
Vancouver.

Mr. Ken Nordal, President,
Vancouver Airlines Limousine (1963)
Limited.
Mr. Gordon H. Dowding, L.L.B.,
Member Legislative Assembly, Province of
British Columbia, Solicitor.

Edmonton

His Worship Mayor Ivor G. Dent,
City of Edmonton.
Mr. S. J. Hampton,
Commissioner.
Mr. D. L. MacDonald,
General Manager,
Edmonton Transit System.
Mr. Lucien Maynard, Counsel,
Yellow Cab Co.
Mr. Val A. Taylor,
President.
Mr. Harry Buoy,
President,
City Cab Co.

Calgary

Mr. J. D. Lamarsh, Solicitor,
Killarney Taxi Ltd.
Mr. Detmar T. Wolk,
Secretary-Treasurer.
Mrs. Emily E. Richardson,
Bell Cabs Ltd.
Mr. Philip Thomas Kueber, Solicitor,
United Imperial Cabs Limited.
Mr. Gordon Gregory,
Operations Manager.
Mr. T. Ellis,
City Cabs.
Mr. John Beagle,
Tijuana Cabs.
Mr. George Lawson,
Island Cabs.
Dr. W. R. Trost,
President of the Consulting Firm,
La Borde, Sinat and Trost Ltd., Trans-
portation and Development Authority of
Calgary.

Winnipeg

Mr. C. V. McArthur, Q.C.,
Counsel,
Moore's Taxi (1961) Ltd.

M. Ken Nordal, président,
Vancouver Airlines Limousine (1963)
Limited.
M. Gordon H. Dowding,
député à l'assemblée législative de la
province de la Colombie-Britannique,
et avocat.

Edmonton

Son honneur le maire Ivor G. Dent,
Ville d'Edmonton.
M. S. J. Hampton,
commissaire.
M. D. L. MacDonald,
directeur du système de transport
d'Edmonton.
M. Lucien Maynard,
avocat-conseil,
Yellow Cab Co.
M. Val. A. Taylor,
président.
M. Harry Buoy,
président,
City Cab Co.

Calgary

M. J. D. LaMarsh, avocat,
Killarney Taxi Co. Ltd.
M. Detmar T. Wolk,
secrétaire-trésorier.
Mme Emily E. Richardson,
Bell Cabs Ltd.
M. Philip Thomas Kueber, avocat,
United Imperial Cabs Limited.
M. Gordon Gregory,
directeur des opérations.
M. T. Ellis,
City Cabs.
M. John Beagle,
Tijuana Cabs.
M. George Lawson,
Island Cabs.
Le Dr. W. R. Trost,
président de la Société d'experts-conseils,
La Borde, Sinat and Trost Ltd., Transpor-
tation and Development Authority of
Calgary.

Winnipeg

M. C. V. McArthur, C.R. avocat-conseil,
Moore's Taxi (1961) Ltd.

Mr. Frank Boothsoyd, President and General Manager.
Mr. Frederick W. Hook,
Secretary and Comptroller.

M. Frank Boothsoyd,
président et directeur général.
M. Frederick W. Hook,
secrétaire et contrôleur.

FRIDAY, June 26, 1970

Le VENDREDI 26 juin 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

THIRTEENTH REPORT

TREIZIÈME RAPPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, December 10, 1969, your Committee has heard Evidence on and has considered the question of the Canadian National Pension Fund.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 10 décembre 1969, le Comité a entendu des témoins et étudié la question du fonds de retraite des chemins de fer du National-Canadien.

Your Committee proposes to continue its work and hopes to complete its report during the summer recess and asks leave of the House to distribute and publish its report when it is completed even though the House may not then be sitting.

Le Comité se propose de poursuivre ses travaux et espère terminer son rapport cet été; il demande à la Chambre l'autorisation de publier et distribuer son rapport lorsqu'il sera terminé, même si la Chambre ne siège pas.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Concurred in on Friday, June 26, 1970.

Adopté le vendredi 26 juin 1970.

Le président,

H. PIT LESSARD,

Chairman.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, June 18, 1970
(73)

The Standing Committee on Transport and Communications met *in camera*, at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. I.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(13).

On motion of Mr. Skoberg

Resolved: That the Chairman be ordered to seek concurrence in the Second Report of the Standing Committee on Transport and Communications, concerning the Great Slave Lake line of railway, which was tabled in the House on December 11, 1969.

The Committee then proceeded to consider a Draft Report to the House on the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (74)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened in camera, at 3:35 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Thomas (*Maisonnette*), Trudel, Turner (*London East*)—(13).

The Committee resumed its consideration of the Draft Report to the House on the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 18 juin 1970
(73)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin, à huis clos, à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

M. Skoberg propose, et

Il est résolu; de demander au président qu'il obtienne l'approbation du Deuxième Rapport du Comité permanent des transports et des communications, concernant la ligne des chemins de fer du Grand Lac des Esclaves, qui a été déposé à la Chambre le 11 décembre 1969.

Le Comité procède ensuite à l'étude d'un projet de rapport à la Chambre sur la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

A midi, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (74)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau, à huis clos, à 3h 35. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Thomas (*Maisonnette*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(13).

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport à la Chambre sur la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

On motion of Mr. Corbin

Resolved: That the Draft Report to the House on the subject-matter of ground transportation at airports in Canada be adopted as amended.

The question being put on the motion, it carried on division.

On motion of Mr. Corbin

Resolved: That the Chairman be ordered to report to the House accordingly.

On motion of Mr. Skoberg

Resolved: That the Chairman be ordered to seek concurrence in the Committee's Twelfth Report, on the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

The question being put on the said motion, it carried on division.

At 6:10 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. Corbin propose, et

Il est résolu: que le projet de rapport à la Chambre sur la question du transport de surface à l'aéroport du Canada soit adopté tel qu'amendé.

La proposition est mise aux voix et elle est adoptée sur division.

M. Corbin propose, et

Il est résolu: que le président soit chargé de faire rapport à la Chambre en conséquence.

M. Skoberg propose, et

Il est résolu: que le président soit chargé d'obtenir l'approbation du Douzième Rapport du Comité sur la question du transport de surface aux aéroports du Canada.

La proposition est mise aux voix et elle est adoptée sur division.

A 6h 10 du soir, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

TUESDAY, June 23, 1970
(75)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:15 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. (Pit) Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(15).

Also present: Mr. Loiselle, M.P.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President; Mr. R. A. Tarr, Vice-President, Canadian National and Chairman of the Pension Board; Mr. P. T. Aubé, Manager, Pension and Welfare Plans; Mr. J. M. Duncan, Assistant General Counsel. From William M. Mercer Ltd: Mr. Cyril Woods, Actuary.

Le MARDI 23 juin 1970
(75)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11h 15. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(15).

Autre député présent: M. Loiselle.

Témoins: des Chemins de fer Nationaux du Canada: MM. R. T. Vaughan, C.R., vice-président; R. A. Tarr, vice-président, des Chemins de fer Nationaux et président de la Commission des pensions; F. T. Aubé, directeur des régimes de retraite et de bien-être; J. M. Duncan, avocat-conseil général adjoint; de William M. Mercer Ltd.: M. Cyril Woods, actuaire.

The Committee resumed consideration of the Pension Fund of the Canadian National Railways and the Chairman called upon Mr. Vaughan to introduce the other witnesses.

Mr. Vaughan made an opening statement pertaining to the brief previously circulated to the members of the Committee.

On Motion of Mr. Howe:—

Resolved: that the brief submitted by the C.N.R. and entitled "Background Material CN Pension Plans" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix DDD).

The Committee questioned the witnesses.

It was moved by Mr. Corbin—

That the Committee resolve itself into an IN CAMERA meeting to reopen debate in the Committee's Twelfth Report.

At 1:05 p.m., unanimous consent being refused to reopen the debate, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (76)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 3:45 p.m., the Chairman, Mr. H. (Pit) Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Corbin, Crossman, Forget, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East)—(12).

Also present: Mr. Grills, M.P.

Witnesses: (Same as the morning sitting).

The Committee resumed questioning of the witnesses.

At 5:45 p.m., the questioning of witnesses being completed, the Committee adjourned until 10:00 a.m. Thursday, June 25, 1970.

*Le greffier suppléant du Comité,
Nino Travella,
Acting Clerk of the Committee.*

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada et le président invite M. Vaughan à présenter les autres témoins.

M. Vaughan fait une déclaration qui a trait au mémoire distribué précédemment aux membres du Comité.

M. Howe propose, et

Il est résolu: que le mémoire soumis par le CN et intitulé «Document de base sur les régimes de retraite du CN» soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages du jour (Voir appendice DDD).

Les députés interrogent les témoins.

M. Corbin propose,

Que le Comité décide de tenir une séance à huis clos pour discuter de nouveau du Douzième Rapport du Comité.

A 1h 05, le consentement unanime ayant été refusé pour reprendre les discussions, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (76)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 45. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Corbin, Crossman, Forget, Guay (Lévis), Howe, Lessard (LaSalle), Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London-Est)—(12).

Autre député présent: M. Grills.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Les députés interrogent de nouveau les témoins.

A 5h 45, l'interrogatoire des témoins terminé, la séance du Comité est levée jusqu'au jeudi 25 juin 1970, à 10h. du matin.

THURSDAY, June 25, 1970
(77)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(11).

Other Member present: Mr. Pringle, M.P.

Witnesses: Officials of the Department of Labour.

The Committee resumed consideration of the Canadian National Railways Pension Fund.

On motion of Mr. Trudel,

Resolved: That this Committee resolve itself into an *In Camera* meeting for the purpose of hearing officials of the Department of Labour.

On motion of Mr. Corbin,

Resolved: That the Committee report to the House stating its intentions to continue its work during the Summer recess and to ask leave of the House to distribute and publish its report when it is completed, even though the House may not then be sitting, and that it seek concurrence in this report on Friday, June 26, 1970.

On motion of Mr. Trudel,

Resolved: That the Committee resume consideration of the Canadian National Railways Pension Fund during the first week of September 1970.

The question being put on the said motion, it carried on division.

At 11:05 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le JEUDI 25 juin 1970
(77)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London-Est*)—(11).

Autre député présent: M. Pringle.

Témoins: Des représentants du ministère du Travail.

Le Comité reprend l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Trudel propose, et

Il est résolu: Que le Comité se réunisse à huis clos afin d'entendre les représentants du ministère du Travail.

M. Corbin propose, et

Il est résolu: Que le Comité fasse rapport à la Chambre de son intention de poursuivre son travail au cours des vacances d'été et qu'il demande à la Chambre la permission de distribuer et de publier son rapport une fois terminé, même si la Chambre ne siège pas à ce moment là, et qu'il obtienne l'adoption du rapport le vendredi 26 juin 1970.

M. Trudel propose, et

Il est résolu: Que le Comité poursuive l'étude de la Caisse de retraite des Chemins de fer Nationaux du Canada au cours de la première semaine de septembre 1970.

Ladite proposition est mise aux voix et adoptée, sur division.

A 11h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 23, 1970

1016

The Chairman: Gentlemen, we have for consideration this morning the continuation of the pension plan of the CNR. I have here on my immediate right Mr. R. T. Vaughan, Vice-President of the CNR, and I would ask Mr. Vaughan to introduce the personnel with him this morning. Mr. Vaughan.

Mr. R. T. Vaughan (Vice-President and secretary of the Company, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. With us today from the right are Mr. R. H. Tarr, a Vice-President of the Canadian National Railways who is also chairman of the Pension Board; Mr. F. T. Aubé, Manager of the Pension and Welfare Plans; Mr. Cyril Woods, who is the Executive Vice-President of William M. Mercer Ltd., which is a Canadian firm of actuaries, and on his right, Mr. J. M. Duncan, Assistant General Counsel. Mr. Chairman, should I proceed?

The Chairman: Yes, please.

Mr. Vaughan: We sent to the Committee some weeks ago an aide-mémoire which was contained in this book, en français et anglais, and this contained detailed background of the various pension plans of the Canadian National. I am not certain whether this has been formally filed with the Committee. If it has not, perhaps I could ask, Mr. Chairman, if this could be filled and form part of the record of the proceedings of the Committee.

Mr. Howe: I so move.

The Chairman: It is moved by Mr. Howe that the CNR report be an appendix to our proceedings.

Motion agreed to.

Mr. Vaughan: Gentlemen, we are happy to be with you in an endeavour to assist the Committee in the deliberations that it has

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 23 juin 1970

Le président: Messieurs, nous devons étudier ce matin la question de continuer le régime de pensions actuel du CN. Je vous présente, tout de suite à ma droite, le vice-président du CN, M. R. T. Vaughan, je lui demanderais de bien vouloir vous présenter les autres personnes qui sont venues ce matin avec lui. M. Vaughan.

M. R. T. Vaughan (vice-président et secrétaire de la compagnie Canadien National): Merci, monsieur le président. Bonjour messieurs. Je vous présente aujourd'hui les témoins qui sont avec nous en partant de la droite vous avez le vice-président du Canadien National M. R. H. Tarr qui est aussi président de la Commission des pensions puis le directeur du régime des pensions et de bien-être, M. F. T. Aubé; puis le vice-président exécutif de la William M. Mercer, M. Cyril Woods; la William M. Mercer Ltd. est un bureau d'actuaire; puis à sa droite vous avez l'avocat général conseil adjoint, M. J. M. Duncan. Monsieur le président, dois-je continuer?

Le président: Oui, s'il vous plaît.

M. Vaughan: Il y a quelques semaines, nous avons envoyé à votre Comité un aide-mémoire qui était dans le présent livre rédigé en français et en anglais et qui contenait des explications détaillées sur l'histoire des divers régimes de pensions du CN. Je ne suis pas certain que celui-ci ait été déposé officiellement auprès du Comité. Si cette dernière mesure n'a pas été prise, il serait peut-être indiqué que je demande présentement à M. le président, si celui-ci ne pourrait pas être déposé et faire partie des procès verbaux et témoignages du présent Comité.

M. Howe: Je le propose.

Le président: M. Howe propose que le rapport du CN soit inclus en annexe à nos procès verbaux.

La motion est adoptée.

M. Vaughan: Messieurs, nous sommes heureux d'être ici pour participer aux délibérations du présent Comité et pour lui apporter

[Text]

before it. Our purpose here is to elaborate on the background material, if that is the wish of the Committee, and to answer any questions which it might have. We do not have any extended opening statement or prepared opening statement, but there are one or two points that I perhaps would like to make to set the later discussion in the perspective that it should be.

We want to say that Canadian National conforms to the Canada Pension Benefits Standards Act and, second, that Canadian National conducts its affairs with integrity. Our pensions, which Mr. Tarr will elaborate on, compare favourably with industry.

My next point is that there has been some attention, a great deal of attention, paid to the matter of the unfunded liability of the pension fund, and we propose to deal with that today.

I would just like to make the point here that from what I have been reading in the newspaper and elsewhere in the media, there has been some extravagant language used in respect of this particular matter—words like “embezzlement” and “intransigence” and “devious means” and so on. And we find that that is irresponsible and it is an unjustified slur on the integrity of management. People are entitled to their opinions and we respect that, but they should be responsibly stated. I do not think this sort of observation really adds anything to the matter at hand, except perhaps to create some confusion in the minds of people that are not sitting here at the Committee.

• 1020

Therefore, I repeat we conduct our affairs with integrity; we comply with the statutes that exist; we engage respected actuaries in Canada who are qualified in this field. Canadian National does not use any of the pension moneys nor divert any pension moneys for its operations or any of its capital expenditures.

There is no suggestion of that at all; we do not do that. Our affairs are audited by the auditor appointed by Parliament. There are certificates contained in our annual report and these affairs are conducted with integrity.

My final point is that there have been observations before the Committee and elsewhere that the subject of pensions ought to be a matter of negotiations between the union and the company, and if this possibility exists, if this is what the unions and the

[Interpretation]

notre aide. Notre objectif est d'étudier les antécédents des divers régimes de pensions du Canadien National. Si tel est le désir du présent Comité de répondre à toutes questions que ce dernier voudra bien nous poser. Nous n'avons pas préparé de déclarations d'ouverture mais il y a un ou deux points cependant que j'aimerais porter à l'attention du Comité pour orienter notre discussion.

Tout d'abord, je dirai que le CN respecte la Loi sur les normes de pensions de retraite, et en deuxième lieu, que le CN se montre intègre dans la conduite de ses affaires. Notre régime de pensions, dont M. Tarr va parler se compare favorablement à celui de l'industrie.

Je dirais aussi que l'on a beaucoup insisté sur cette question de la dette non-consolidée du fond de pensions, et nous nous proposons d'étudier cette affaire aujourd'hui.

J'aimerais simplement indiquer ici que d'après ce que j'ai lu dans les journaux et ailleurs on a utilisé, à ce sujet, des termes assez exagérés, tels que «détournement de fonds» et «intransigences» et «moyens détournés» etc. et nous croyons que ce sont là des termes inconsiderés et qu'il y a atteinte injustifiée à la réputation de notre gestion. Les gens ont le droit d'exprimer leur avis mais il s'agit de le faire en assumant la responsabilité de ses avis. Je ne crois pas que ces genres d'observations puissent être de quelque utilité sauf qu'elles peuvent, peut-être créer une confusion dans l'esprit de personnes qui ne siègent pas ici au Comité.

Par conséquent, je répète que nous gérons nos entreprises avec intégrité; nous nous conformons au statut qui existe et que nous engageons des actuaires de confiance au Canada qui sont des experts dans ce domaine. Le Canadien National utilise aucun argent provenant des fonds de pension et ne détourne aucun argent de fonds pour son exploitation ou pour ces dépenses d'immobilisation.

Nos comptes sont vérifiés par le vérificateur nommé par le Parlement; notre rapport annuel inclus des certificats et la gestion est faite avec intégrité.

Je dirais pour finir que l'on a avancé devant le présent Comité et ailleurs que la question des pensions devrait faire l'objet de négociations entre le syndicat et la compagnie et si l'on peut songer à agir ainsi, il s'agit là d'une ligne de conduite souhaitée par les syn-

[texte]

employee groups wish, then I am sure the Committee will realize that it makes our appearance here somewhat difficult and delicate. I know from past experience of the working of the Committee that it has not wanted to get involved in employer-employee relations. Nevertheless, we are here to deal with the matters before you and answer the questions.

On that point of negotiations, there are several contracts open now. The BLE contract is open. The UTU contract will be open soon—next month I believe, if not now—and after this fall the non-ops contracts will be open.

Mr. Chairman, those are the only points I wish to make; I would like Mr. Tarr to perhaps elaborate a little further on the aide-mémoire.

The Chairman: Mr. Tarr.

Mr. R. H. Tarr (Vice-President, Hotel and Communications, Canadian National Railways): Mr. Chairman, gentlemen, in this background paper that we have filed we have endeavoured to set out the relevant material on a strictly factual basis. I take it that as this has been in the hands of the Committee for some time you would not wish me to go through the paper in any detail. There are a few points about the paper that I thought I might make reference to in the light of some of the comments that have been made in the various briefs that have been previously given to the Committee.

The first two sections of the paper outline the history of the C.N. pension Plans, and summarize the 1959 plan as it now exists. As will have been noted from this, there was a very major change in the C.N. pension arrangements when the predecessor, the present 1952 plan, was introduced. I would just like to remark, incidentally, that the adoption of the 1952 plan followed a great deal of work carried out by a joint management-labour committee appointed for that purpose.

In 1959, when the present plan was brought into force as a revision of the 1952 plan, it contained very substantial changes; again, this was done in full consultation and full co-operation between the labour and the management members of the Pension Board. Both joined together in conducting a campaign across the country to try to persuade those people who were not contributing under that plan, to do so. Since 1959, as the paper indicates, there have been two substantial

[Interprétation]

dicats et les groupes d'employés; alors, le présent Comité se rendra compte qu'il ne sera pas difficile de continuer à comparaître ici et que nous serons dans une situation délicate. Je sais, d'après l'expérience passée du travail du Comité, que ce dernier n'a pas voulu s'ingérer dans les relations employeurs-employés. Néanmoins, nous sommes ici pour étudier ces questions et pour répondre aux questions posées.

A ce stade des négociations où nous sommes parvenus, il y a plusieurs contrats qui sont ouverts à l'heure actuelle. Il y a le contrat du blé, le contrat de la *United Transportation Union* qui sera bientôt ouvert—le mois prochain, je le crois, sinon tout de suite—et plus tard à l'automne les contrats non facultatifs seront ouverts.

Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais dire; je serais heureux si M. Tarr veut bien en dire un peu plus long au sujet de l'un des mémoires.

Le président: Monsieur Tarr.

M. R. H. Tarr (vice-président, hôtel et communications, Canadian National): Monsieur le président, messieurs, dans ce document sur les antécédents que nous avons déposé, nous nous sommes efforcés de rester objectifs. Je suppose que puisque ce document est entre les mains du Comité depuis quelque temps, vous ne désirez pas que j'entre dans tous les détails consignés. Il y a quelques questions au sujet desquelles j'ai pensé vous faire des commentaires à la suite de certaines remarques qui avaient été faites dans divers mémoires précédemment présentés au Comité.

Les deux premières sections de ce document exposent l'histoire des régimes de pension du CN et résume le régime de 1959 tel qu'il se présente à l'heure actuelle. Comme on le remarquera le plan actuel de 1959 présente des changements très importants par rapport à celui de 1952 qui lui-même a été le résultat de beaucoup de travail effectué par un comité mixte direction-travail qui a été nommé à cette fin. En 1959 il y avait eu consultation et coopération de la part des membres représentant la force ouvrière et la direction au conseil des pensions. Ce dernier s'était entendu pour faire une campagne dans le pays afin d'essayer de persuader les personnes qui ne contribuaient pas en vertu de ce plan de la faire. Depuis 1959, comme le document l'indique, il y a eu deux augmentations importantes des taux de pension, toutes les deux ayant été le résultat de l'initiative de la compagnie. Indépendamment de cette dernière, il y a eu diverses autres modifications et améliorations

[Text]

increases in the pension rates, both of which were initiated by the company. Apart from these, various other more minor changes and improvements had been made from time to time.

About a year ago now, following a good deal of discussion when the labour members on the Board brought up proposed changes, they filed with us at our request a formal presentation of changes which they and the people they represent thought ought to be considered. A good deal of work was done in analyzing these proposals costing them, comparing them with other plans and this material was provided to the labour members on the Board, we had many discussions on them.

At the same time, some of these proposals were submitted to management and a good deal of consideration was given by them and certain conclusions and decisions were reached. However, before any action was taken on them, the whole question of C.N. pensions was referred to this Committee and in those circumstances further consideration was shelved for the time being. I think, however, the changes that have taken place in the pension plan over recent years would indicate that the company is not intransigent against changes in the plan as has been suggested in the brief of the General Chairmen.

I also suggest that the labour members on the Pension Board are being far too modest when they say that they and their predecessors are not able to exercise any influence on the pension policy of the company. Certainly, there is every indication that they have exercised a great influence, and while in all cases it may not be that evident to them, certainly their views are reflected to management through the Pension Board.

Section IV of our background paper describes the company's pension policy. This statement of policy has been contained in our management guide on policy for many years. It is the policy of the company to provide pensions through the 1959 plan that are generally in line with those of other comparable employers in Canada, and the company shall pay at least half the cost of the pension plan plus the costs of administering it.

[Interpretation]

de peu d'importance qui ont été apportées de temps à autre.

Il y a à peu près un an, à la suite de bien des discussions ayant suivies des propositions de changements faites par le représentants de la main-d'œuvre auprès du conseil, ces derniers ont déposé auprès de nous, à notre demande un exposé officiel des modifications et que les gens qu'ils représentaient pensaient devoir être pris en considérations. Les propositions ont été longuement analysées, évaluées au point de vue financier, comparées avec d'autres régimes et cette documentation a été fournie aux représentants de la main-d'œuvre auprès du conseil; nous en avons longuement discuté.

En même temps, certaines de ces propositions ont été soumises à la gestion, à la direction et elles ont été longuement étudiées et l'on est arrivé à certaines conclusions et décisions à leur sujet. Toutefois, avant qu'aucune mesure ne soit prise, l'ensemble de la question des pensions du CN a été renvoyé au présent Comité et, dans ces circonstances pour l'instant, on a remis à plus tard toute nouvelle prise de mesure à leur sujet. Je crois, toutefois, que les modifications qui ont eu lieu dans le cadre du régime de pension au cours des dernières années semblent indiquer que la compagnie ne se montre pas intransigente et qu'elle admet que l'on apporte des changements au régime comme cela a été indiqué dans le mémoire de l'Association des présidents généraux.

Je dirais aussi que les représentants de la main-d'œuvre auprès du conseil des pensions font preuve de trop de modestie lorsqu'ils disent qu'eux et leurs précurseurs ne peuvent exercer aucune influence en ce qui concerne la ligne de conduite en matière de pension de la politique. Il n'y a pas de doute que tout tente à démontrer qu'au contraire ils ont exercé une grande influence et que si cela ne leur paraît pas toujours évident, il n'y a pas de doute que leurs avis ont été transmis à la direction par le conseil des pensions.

La quatrième section de notre document sur les antécédents expose la ligne de conduite de la compagnie en matière de pension. Cette déclaration sur la ligne de conduite est incluse dans notre guide de gestion concernant les lignes de conduite depuis de nombreuses années. La compagnie a pour ligne de conduite de fournir des pensions, dans le cadre du régime de 1959, qui se compare d'une façon générale avec celle qu'offre les autres employeurs du même genre au Canada.

[Texte]

In our paper we have given some details of a survey of what we regard as comparable plans—industrial and commercial plans in Canada—which I think indicates that our plan stacks up fairly well against them. We have also given a good deal of data which establishes conclusively, I think, that the company has certainly complied with that part of its policy which says that the company shall pay at least half the cost. In fact, it has borne considerably more than that.

The point is worth making, I think, that under the kind of pension plan that we have in the 1959 plan, the contributions of the employees are fixed; there is a specific rate at which they contribute, but the obligation of the company is a completely open-ended one. The company in its plan agrees and commits itself to pay pensions on a certain basis related to length of service and to average earnings over the last five years of service. It guarantees that those pensions will be paid and it accepts the obligation to put up whatever funds, over and above the contributions of employees, are required to meet those pensions.

The pensions are not related in amount to the contributions that are made by the employees. The contributions an employee makes do not enter into the calculation of his pension. This point I think has relevance to the next point I would like to speak on for a moment.

• 1030

The various representations that have been made about the composition of the Pension Board, Section VI of our background paper, indicates what the present basis of administration is and how the Board is made up. But the various proposals that have been made before this Committee for changes in the composition or additions to the Pension Fund, Pension Board and so on, seem to be predicated on the thought that if there were more labour representatives on the Board they could somehow outvote the company representatives and secure improvements in the pension plan in that manner.

I think it would be apparent from what I have just said about the nature of the obligation that the company

[Interprétation]

et de verser au moins la moitié du coût du régime de pension plus le coût de son administration.

Dans notre document, nous avons donné des précisions au sujet d'une enquête faite en ce qui concerne des régimes que nous considérons comme comparable—des régimes industriels et commerciaux au Canada—qui indiquent que notre régime peut se comparer avantageusement avec ces derniers. Nous avons fourni aussi un grand nombre de données, de renseignements qui établissent sans équivoque que la compagnie a certainement rempli ses obligations en ce qui concerne le paiement de la moitié au moins du coût du régime. En fait, la compagnie en a payé plus que la moitié.

Il est bon de faire remarquer, je le pense, que dans le cadre du genre de pension tel que celui de 1959, les contributions des employés sont fixées, il y a un taux défini de contribution, mais l'obligation qu'assume la compagnie est-elle complètement ouverte: la compagnie, dans ce régime, accepte l'obligation de verser des pensions sur une certaine base qui dépend de la durée du service de l'employé et de la moyenne des gains au cours des cinq dernières années de service. Elle garantit que ces pensions seront versées et elle accepte de prendre l'obligation de verser tout fonds qui sera nécessaire pour compléter ou s'ajouter aux contributions des employés afin de répondre à ces obligations de versement des pensions des employés.

Les pensions ne sont pas proportionnées aux contributions faites par les employés. Les contributions qu'a versées un employé n'entrent pas dans le calcul de sa pension.

Cette question je crois se rapporte à la question suivante dont je voudrais parler un instant.

Dans notre section 6 de notre document sur les antécédents, on a indiqué comment était composé le conseil et sur quelle base il était administré: mais les différentes propositions qui ont été présentées au Comité en vue de modifier sa composition ou d'ajouter quelque chose au fonds de pension, au conseil de pension etc., semblaient basées sur le principe que s'il y avait plus de représentants de la main-d'œuvre auprès du conseil ce dernier pourrait, de quelque façon, avoir voix prépondérante sur celles de représentants de la compagnie et obtenir ainsi des améliorations au régime de pension.

Je crois qu'il découle de ce que je viens de dire sur la nature de l'obligation qu'a contractée la compagnie en ce qui concerne les pen-

[Text]

has accepted with respect to pensions, that the Board of Directors of the company could not put itself in the position where the Pension Board, whether comprised of labour members or of company officers, could put itself in the position where that Pension Board could impose financial obligations on the company. As the company is underwriting the plan and accepting this open-ended obligation it obviously has to have final control over the financial obligations that are to be incurred under the pension plan and certainly could not delegate to a pension board, no matter what its composition, power to exercise that function.

It is for this reason that the Pension Board's strict terms of reference under the pension rules are to administer the pension plan as it exists and also that any decisions of the Pension Board have to be ratified by the Board of Directors.

But as I have said, this does not mean by any means that the Pension Board and the labour representatives on it do not exercise considerable influence. I think it is true to say that almost every change in the pension plan that has taken place in the last 15 years at least has originated through the Pension Board, certainly through the company-appointed members on the Pension Board and they, as I have said, are influenced to a great extent by the views expressed from time to time by the labour representatives on the Board.

The alternative to this is, of course, the question of the negotiation of pensions. As we see by the press, the General Chairmen's Association feels it should explore it. I think I can say the company is quite prepared to discuss the question of negotiation of pensions as part of the wage agreements and in fact there are not inconsiderable advantages to the company to be gained by dealing with pensions through negotiations. But I know the General Chairmen realize it is not quite as simple as it sounds on the surface; a great many negotiations would have to take place before one could sit down and actually negotiate that pensions were going to be increased. They have mentioned the fact in their press statement that there is the problem that many negotiations are conducted jointly with Canadian Pacific.

Other questions would have to be negotiated however. If the plan were to be negotiated,

[Interpretation]

sions, que le conseil d'administration de la compagnie accepte que le conseil des pensions—que ce dernier se compose de représentants de la main-d'œuvre ou de la compagnie—puisse imposer des obligations financières à la compagnie. Du fait que la compagnie souscrit à ce régime et accepte cette obligation ouverte, il faut nécessairement que cette dernière ait le contrôle en fin de compte sur les obligations financières qui résulteront du régime en question et elle ne pourrait, de toute évidence, pas déléguer à un conseil de pension—quelque soit sa composition—les pouvoirs d'exercer cette fonction.

C'est pour cette raison que le mandat que détient le conseil des pensions, dans le cadre des règlements sur la pension, consiste à gérer le régime de pension tel qu'il existe et ne lui permet pas de prendre des décisions qui ne soient pas ratifiées par le conseil d'administration.

Mais ceci ne veut aucunement dire que le conseil des pensions et les représentants de la main-d'œuvre qui siègent n'exercent pas une influence considérable. Je crois qu'il est juste de dire que presque toutes les modifications qui ont été apportées au régime de pension ces dernières quinze années, tout au moins ont été présentées à l'origine par le conseil des pensions; elles ont été apportées très certainement par les membres du conseil des pensions et nommées par la compagnie comme je l'ai dit, et je le répète que ces derniers ont été influencés, dans une grande mesure, par les avis exprimés de temps à autre par les représentants de la main-d'œuvre siégeant au conseil.

Il y a une autre solution possible au problème, naturellement, c'est la question de la négociation des pensions. Comme nous avons pu le constater dans la Presse, l'Association des présidents généraux pense que l'on devrait étudier cette dernière façon de procéder. Je crois pouvoir dire que la compagnie est prête à discuter de cette question de négociations des pensions dans le cadre de accords sur les salaires et, en fait, ceci présenterait des avantages non négligeables pour la compagnie aussi. Mais je sais que l'Association des présidents généraux se rend compte que cela n'est pas aussi facile que cela paraît il faudrait qu'il y ait beaucoup de négociations préalables avant que l'on puisse négocier une augmentation des pensions. Je crois que cette dernière association a indiqué, dans leur déclaration à la Presse, qu'il faut qu'un grand nombre de négociations soient entreprise conjointement avec le Pacifique Canadien.

Toutefois il y aurait d'autres questions aussi à négocier: s'il fallait que l'on négocie a

[Texte]

obviously you could not have one pension plan; there would have to be a split of the pension plan certainly between the nonunion employees and the union employees. There are also many different bargaining units and the chances are that one would have to have different pension plans or separate pension plans for each bargaining unit, and this would mean that these different plans would have to be actuarially valued in order to determine how the investments of the present plan should be divided among them.

I am sure the question of how the present investments of the fund should be allocated to the different plans would be a matter in which there would be some difficulty negotiating.

Another point which I think is worth taking note of relates to the remarks I made about the guarantee by the company of the payment of pensions under the present plan. If plans were to be negotiated the company would not be willing to do it on the basis of an underwriting or an open-ended liability such as we have now. Therefore, there would have to be negotiated really the amount of money or the basis of the contributions of the company to the particular plan and from that point on it would be a question of negotiating how that amount of money could be reflected in pensions.

Of course, there would also be the questions of how these separate plans would be negotiated and how the investments were going to be handled. One of the representations to the Committee was to the effect that the union should have control of the investment of the pensions.

I am sure both the company and the responsible union officers will want to consider pretty carefully where the best interests of the employees lie before reaching final decisions about this.

I think these are all the points I would like to refer to at this stage. We can answer questions later, but I would like to turn the proceedings now over to Mr. Cyril Woods, the Executive Vice-President of William M. Mercer Limited, to deal with the actuarial valuation of the fund which his firm made at the end of 1968, and to deal particularly with the question of the change in the unfunded liability to which Mr. Vaughan has referred and which has been the subject of a good deal of comment. If I may turn the meeting now, Mr. Chairman, over to Mr. Woods.

[Interprétation]

sujet du régime, de toute évidence, on ne pourrait avoir un régime unique de pension; il faudrait que le régime des pensions soit scindé, très certainement, entre les employés non syndiqués et les employés syndiqués. Il existe aussi de nombreuses unités de négociation très différentes et il est possible qu'il faudrait établir des plans de pension différents ou distincts pour chaque unité de négociation et qu'il faudrait, par conséquent, que l'on établisse des évaluations par actuaire afin de déterminer comment répartir les investissements actuels faits dans le régime actuel entre ces différents plans.

Je suis certain que cette dernière question présenterait certaines difficultés.

Je crois qu'il faut remarquer aussi un point au sujet de la garantie qu'a fournie la compagnie en ce qui concerne le versement des pensions dans l'optique du présent régime. Si différents plans étaient négociés, la compagnie ne serait pas prête à les accepter sur la base d'un endossement ou d'une responsabilité ouverte telle qu'elle accepte le régime actuel. Par conséquent, il faudrait négocier, en fait, le montant d'argent ou la base de la contribution de la compagnie à ce plan particulier et à partir de ce fait, il faudrait négocier comment utiliser ce montant d'argent pour le transformer en pension.

Naturellement, la question qui se poserait serait aussi de savoir comment ces plans distincts seraient négociés et comment ces investissements seraient faits et utilisés. L'une des revendications qui a été présentée au Comité était à l'effet que l'on aurait voulu que le syndicat ait le contrôle de l'investissement de l'argent du fonds de pension.

Je crois, qu'avant de prendre une décision définitive à ce sujet, aussi bien la compagnie que les représentants du syndicat, qui assumaient la responsabilité, s'efforcent d'étudier soigneusement quel est l'intérêt de l'employé à ce sujet.

Je crois que c'est tout ce que j'avais à dire pour l'instant. Nous pourrions répondre aux questions plus tard, mais j'aimerais maintenant demander au vice-président exécutif de la William M. Mercer Limited, M. Cyril Woods, de nous parler de l'évaluation actuarielle du fonds, évaluation que son bureau a faite de 1968, et de traiter particulièrement de cette question de modification de la tête non consolidée dont M. Vaughan a parlé et qui a fait l'objet de bien des commentaires. Me permettez-vous, monsieur le président, de passer la parole à M. Woods.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tarr. I will give you the list of those who asked me to speak on...

An hon. Member: We were going to let Mr. Woods speak.

The Chairman: Mr. Woods, oh yes.

Mr. Tarr: We wanted Mr. Woods to deal with that if it is agreeable.

The Chairman: Is it agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Go ahead, Mr. Woods.

Mr. Cyril J. Woods (Executive Vice-President, William M. Mercer Limited): Mr. Chairman and gentlemen. I think first of all I should briefly state my qualifications and those of my firm. William M. Mercer Limited is the largest firm of consulting actuaries in Canada. We have been in existence now for 25 years and we have over 20 actuaries on our staff.

We are actuaries to most Crown corporations and to major banks and industries. In a number of cases we act as consultants to a joint committee of union and management. For instance, we have been consultant to the Employee Benefit Plan, Administrative Committee, operating the benefit plan for employees of Canadian railways since that plan was instituted over 12 years ago.

So far as I am concerned, I am a Fellow of the Institute of Actuaries of Great Britain, a Fellow of the Society of Actuaries of America and a Fellow of the Canadian Institute of Actuaries. I have had 18 years experience in consulting work of quite a varied nature.

Professionally, the actuary is required to be impartial in his judgment. He presents results which are based for obvious reasons on very long-term assumptions.

• 1040

He has no magical ability to foresee the future. He is prepared to have his long-term assumptions questioned and accordingly, in any actuarial report, he sets these assumptions down very clearly. Emphatically, and regardless of by whom he is retained, he is

[Interpretation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tarr. Je vais vous donner la liste des personnes qui ont demandé à parler au sujet de...

Une voix: Nous allons laisser M. Woods parler.

Le président: M. Woods, oui.

M. Tarr: Si le Comité l'accepte, nous voudrions que M. Woods nous expose cette question.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Allez-y, monsieur Woods.

M. Cyril J. Woods (vice-président exécutif, William M. Mercer Limited): Monsieur le président et messieurs. Je crois qu'avant de commencer je devrais brièvement vous exposer quels sont mes titres et ceux du bureau pour lequel je travaille. La *William M. Mercer Limited* est le plus important bureau d'actuaire-conseil au Canada. Cela fait 25 ans que cette maison existe et nous avons plus de 20 actuaires qui font partie de notre personnel.

Nous avons été désignés pour nous occuper des affaires de la plupart des sociétés de la Couronne ainsi que des banques et des industries les plus importantes. Dans bien des cas, nous jouons le rôle de conseiller auprès d'un comité mixte du syndicat et de la direction. Par exemple, nous avons travaillé à titre de conseiller auprès du comité d'administration du régime de prestation aux employés, qui s'occupaient de gérer le régime de prestation aux employés de chemins de fer canadiens depuis que ce régime a été créé il y a plus de 12 ans.

Quant à moi, je suis membre de l'institut des actuaires de Grande-Bretagne, membre de la Société des actuaires de l'Amérique et membre de l'Institut canadien des actuaires. J'ai 18 ans d'expérience de travail divers dans le domaine de l'expertise-conseil.

D'un point de vue professionnel, on impose l'obligation à l'actuaire de se montrer impartial dans son appréciation. Il présente les résultats qui, pour des raisons bien évidentes, sont basés sur des hypothèses, des prévisions à longue échéance.

Il ne possède pas la faculté magique de prévoir l'avenir. Il est prêt à ce que l'on mette en doute ces hypothèses établies à longue échéance et, dans tout rapport actuariel, il présente, par conséquent, ces suppositions d'une façon très claire. En fait, quel que soit

[Texte]

not the tool of anybody—I am speaking now of any actuary of repute—and he would not bend to pressure from anybody.

He has two major responsibilities. First, with regard to, in this case, Canadian National Railways, he is concerned to establish a long term system of funding under which the CN, year by year, will contribute a reasonably stable percentage of earnings to the pension plan. He must not be too conservative lest he create an unnecessary demand on operating revenue; he must not be too unconservative lest he fail in his second responsibility which is to make sure, as far as possible, that the fund will always be sufficient to provide the members of the plan with the benefits they have been promised. The final result of his work is, of course, evidenced in the total contribution made by the employer from time to time.

It is really incidental how this contribution is reached. In the present case, it is a combination of the liquidation of a so-called unfunded liability plus what we call a current service cost.

The unfunded liability, which has been discussed a great deal in recent weeks and months, is a figure arrived at in the valuation process of computing the total employer contribution. It is in no sense a fixed debt. It represents the present capitalized value of benefits payable many years ahead, in some cases as many as 60 years ahead, and will vary from time to time quite appreciably depending on the long-term assumptions on interest and many other factors, which, of course, will themselves vary depending on what is happening in the past and what is expected to happen in the future. It may rise, or may fall, regardless of any actual change in the plan itself. The assumptions are reviewed at each revaluation of the plan which now, by law, is made every three years.

A true understanding of this unfunded liability is vital to our present considerations. In the present Part II of the CN Pension Plan, established pensions as a percentage of average earnings near retirement in 1952. It has been revised from time to time, in 1959 and again in 1969, but it is now known as the 1959 plan.

[Interprétation]

celui qui fait appel à ces services, il reste indépendant de ce dernier et ne cède à la pression de personne.

Ces deux responsabilités principales sont premièrement par exemple dans le présent cas des chemins de fer nationaux, d'établir un système à longue échéance de mise de fonds qui permettra au CN, année après année, par une contribution raisonnable et stable sur les gains, d'établir un régime de pensions. Il ne doit pas se montrer trop conservateur autrement il en résultera un appel non nécessaire en revenu d'exploitation; il ne doit pas se montrer trop progressiste car autrement, il ne pourra faire face à la deuxième responsabilité qu'il a assumée, c'est-à-dire de s'assurer autant que possible, que le fonds sera toujours suffisant pour fournir aux membres du régime de prestations qu'on leur a promis. Le résultat définitif de son travail est, naturellement, témoigné par cette somme de contributions totale que fait de temps en temps l'employeur.

Cela n'a pas beaucoup d'importance de quelle façon cette contribution est fournie. À l'heure actuelle, il s'agit d'un ensemble qui comprend la liquidation de ce que l'on a appelé une dette non consolidée plus ce que nous appelons un coût de service ordinaire.

La dette non consolidée, dont on a beaucoup parlé ces dernières semaines et ces derniers mois, est un chiffre que l'on obtient à la suite d'un calcul basé sur une évaluation pour établir la contribution totale de l'employeur. Il ne s'agit, en aucun sens, d'une dette fixe. Il s'agit de la valeur capitalisée, immobilisée, de prestations qui sont payables plusieurs années d'avance dans certains cas, jusqu'à 60 années d'avance, et qui varieront de temps à autre d'une façon fort importante selon des hypothèses faites à long terme au sujet de l'intérêt et de bien d'autres facteurs, qui naturellement, dépendront elles-mêmes de ce qui s'est produit dans le passé et de ce que l'on s'attend à voir se produire dans l'avenir. Il peut y avoir montée ou chute indépendamment de tout changement effectif dans le régime lui-même. Ces suppositions sont revues lors de chaque réévaluation du régime qui ont lieu, actuellement, conformément à la loi, chaque trois ans.

Une bonne compréhension de cette dette non consolidée est essentielle à notre étude actuelle du problème. La partie II du régime de pensions du CN avait tout d'abord établi les pensions selon un pourcentage des salaires moyens près de l'âge de la retraite en 1952. Puis ce régime a été révisé de temps à autre, en 1959 puis plus tard, et il est désigné actuellement sous le nom de Régime de 1959.

[Text]

Until 1960, the company contribution was determined year by year on what we call the terminal funding basis. While I have to use some, what you might call, semitechnical terms, I do not intend to rely on any actuarial mystery. I will try and describe them clearly although, in the end, I may not succeed in being simple. I always think I am making simple statements but nobody else believes me.

In each year, under the terminal funding basis, the company contributed the excess of the capitalized cost of the new pensions arising in that year over the accumulated contributions of those going on pension in that year. In effect, if you like, although they did not actually buy them from an insurance company, they found out what the pensions would have cost had they been bought from an insurance company. From that, they took away the contributions made by those employees who were retiring and paid the balance.

It became very obvious that continuance of this method would result in very severe fluctuations in the company costs. They would rise and fall depending on who retired in any year. Accordingly, in 1960, a more conventional funding system was adopted. It was as well because, had it not been, the passing of the Pension Benefits Standards Act would have forced this new system anyway. So, for once in a while, we anticipated the government by about seven years.

The company contribution was now calculated first as the interest charge on the so-called unfunded liability. This unfunded liability represented the capitalized value of pension benefits accrued to the date of the valuation with respect to service to that date, taking into account, however, a projection of the extent to which earnings would increase in future.

You have to remember, as Mr. Tarr and Mr. Vaughan have said, that this plan provides each member with a pension not based on his current earnings but based on whatever he may be earning when he ultimately retires, and if anybody here would care to guess what he will be earning in the year 2000, I would like to know. Therefore, we have to make projections of what this will be.

[Interpretation]

Jusqu'à 1960, les contributions apportées par la compagnie étaient fixées chaque année sur ce que nous appelons la base de financement de consolidation définitive bien que je sois obligé de me servir de ce que vous pourriez appeler des termes semi-techniques, je ne chercherai pas à entourer de mystère les opérations actuarielles. Je chercherai à les rendre le plus clair possible bien que je ne prétende pas, en fin de compte réussir à tout simplifier. Je crois toujours faire les déclarations claires mais personne ne me croit.

Chaque année, en vertu de ce système de base de financement définitif, la compagnie contribue pour ce qui constitue l'excédent du coût capitalisé des nouvelles pensions qui sont venues à échéance cette année, sommes qu'il faut fournir en plus des contributions accumulées par les personnes qui prennent la retraite l'année en question. En fait, si vous le voulez, bien qu'il ne s'agisse pas de pension établie par l'intermédiaire d'une compagnie d'assurance, il a fallu se renseigner sur ce que ces pensions auraient coûtées si cela avait été une compagnie d'assurance qui était en cause. De ce coût on a retiré les contributions faites par les employés qui ont pris leur retraite et on a versé le restant, la différence.

Il est devenu fort évident que de continuer à suivre ce procédé obligeait la compagnie à subir des coûts qui variaient très fortement. Il y avait montée ou descente selon les personnes qui prenaient leur retraite en une année donnée. Par conséquent, en 1960, on a adopté un système de financement plus conventionnel. Ceci était aussi bien car, si l'on avait pas procédé ainsi, l'adoption de la loi sur les normes de prestations de pension aurait obligé à l'adopter de cette façon. Donc, en cette occasion, nous avons devancé le gouvernement d'environ sept ans.

La contribution de la compagnie a été alors calculée tout d'abord sur la base de frais d'intérêt prélevés sur ce que l'on appelle la dette non consolidée. Cette dette non consolidée représentait la valeur capitalisée des prestations de pension, accumulées jusqu'à la date de l'évaluation en ce qui concerne le temps de service effectué jusqu'à cette date, compte tenu toutefois d'une prévision de l'augmentation des gains possibles dans l'avenir.

Il vous faut vous souvenir, comme M. Tarr et M. Vaughan l'ont dit, que ce régime fournit à chaque membre une pension qui n'est pas basée sur son salaire courant mais sur ce qu'il gagnera éventuellement lorsqu'il prendra sa retraite en fin de compte; je me demande si quelqu'un ici serait capable de me dire ce qu'il croit qu'il gagnera en l'an 2000. Par conséquent, il nous faut faire des projections

[Texte]

So, this unfunded liability, first of all, capitalizes the value of the pensions accrued in respect to service to the valuation date but taking into account projected future increases in earnings. From this, we take away the assets of the fund. That leaves—and it has, very unfortunately, been called a debt—a balance which we now spread over a period of years. At that time, we were paying the interest charge on that and leaving the capital, if you like, unchanged. That, may I emphasize, is the first part of the company cost in the year—what it pays in respect of the unfunded liability.

The next part is the current service cost which represents the cost of the new pension benefits arising in respect of the year following the valuation, once again taking into account a projection of long-term future increases in earnings.

The only difference, so far as the form of funding was concerned, was when the Pension Benefits Standards Act came into force on October 1, 1967. Where the company had been previously paying the interest charge only, on the unfunded liability, it was now required to liquidate the unfunded liability over a period of 60 years.

Once again, I will end this part by saying that the employer contribution is a combination of these two amounts. The actuary would be very foolish indeed if he were to insist that he could anticipate, with precision, the many factors which will, in fact, ultimately determine the cost of the pension plan.

These factors are, first, the future mortality of members and their widows; the second, the proportions married; third, the future rates of early retirement and disability; fourth, the future rates of termination of employment; fifth, the future rates of increases in earnings, including both individual merit increases and increases due to general pay increases; sixth, the future rates of investment return.

So far as the first four of these are concerned, the actuary can reasonably develop them from past experience. The rates of mortality which apply are not expected to change

[Interprétation]

des prévisions sur ce que cela pourrait être dans l'avenir.

Par conséquent, cette dette non consolidée tout d'abord, capitalise la valeur des pensions encourues en ce qui concerne les services effectués jusqu'à la date d'évaluation mais tient compte des augmentations prévues dans l'avenir au point de vue de salaire. De ceci, nous retirons les avoirs du fonds, ceci laisse—et cela a été dénommé fort malheureusement une dette—une différence que nous répartissons sur une certaine période d'années. A cette époque nous versions les frais d'intérêt concernant cette somme et nous laissons le capital, si vous le voulez, inchangé. A ceci, me permettez-vous de le rappeler, c'est la première partie du coût défrayer par la compagnie dans l'année—ce que cette dernière verse comme dette non consolidée.

L'autre partie est constituée du coût des services ordinaires qui représente le coût des nouvelles prestations de pension résultant des pensions qui viennent à échéance dans l'année selon l'évaluation, compte tenu à nouveau de la prévision d'augmentation à long terme des salaires à l'avenir.

La seule différence qui existe, au point de vue de genre de financement a été celle apportée par la loi sur les normes de prestations de pension, loi qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1967, à savoir que dans les cas où précédemment la compagnie versait les frais d'intérêt uniquement, en ce qui concerne la dette non consolidée, on l'obligeait à liquider la dette non consolidée sur une période de 60 ans.

Je répéterai à nouveau, pour en terminer avec la présente partie, que la contribution de l'employeur est une combinaison de ces deux montants. L'actuaire serait fort présomptueux, en vérité, de prétendre pouvoir déterminer avec précision tous les facteurs qui détermineront en fin de compte, le coût du régime des pensions.

Ces facteurs sont, tout d'abord, la mortalité future des membres et de leurs épouses; en second lieu, la proportion des personnes qui se marient; en troisième lieu, les taux futurs de retraite prématurée et d'invalidité; en quatrième lieu les taux futurs de fins d'emploi; en cinquième lieu, les taux futurs d'augmentations de salaires y compris les augmentations de salaires basées sur les mérites individuels et les augmentations de salaires générales. En sixième lieu, les taux futurs des bénéfices résultant de l'investissement.

Donc, en ce qui concerne les quatre facteurs précédemment mentionnés, l'actuaire peut raisonnablement les établir à partir de l'expérience faite dans le passé. On peut assu-

[Text]

violently. It could always happen that the medical profession will find a cure for old age that we will live in perpetuity. As an actuary, it seems to be an appalling thought. Nevertheless, whereas the expectancy of life of a group such as the railway employees at age 65 is about 16 years, some cure for cancer, some cure for heart disease, could extend this appreciably. Nonetheless, we do our best to follow the trends of medicine and to anticipate future changes in mortality. But it is when we come to the last two factors that the greatest variations can occur.

[Interpretation]

mer que les taux de mortalité qui ont été appliqués dans le passé ne changeront pas brutalement. Il se peut toujours que la profession médicale soit en mesure un jour de découvrir un remède à la vieillesse et que nous pourrions alors vivre éternellement. Pour un actuariaire, il s'agirait là d'une chose terrible. Néanmoins, alors que les chances de vie d'un groupe tel que celui des employés des chemins de fer à l'âge de 65 ans sont établies à environ 16 années de survie, certains traitements au cancer ou maladies de cœur pourraient allonger appréciablement cette période. Néanmoins, nous cherchons à suivre de notre mieux les tendances de la médecine et à prévoir les modifications qui se produiront au point de vue mortalité dans l'avenir. Mais c'est au sujet des derniers facteurs que les variations les plus grandes peuvent se produire.

● 1050

In 1947, the rates of interest, I think, reached the lowest point for many decades. Actuaries, in technical papers, were even talking about doing life insurance valuation at naught per cent. The 3 per cent was the conventional market rate at that time. You can see what has happened in 20 years, where bonds which were then yielding 2.5 and 3 per cent are now yielding 7, 8 and 9 per cent. In the days particularly before the war, wage inflation or general pay increases did not exist. There has been a very drastic change in the last 10 years, in the last 20 years.

What does the future hold so far as the rate of investment return is concerned? Many people would like to know that. Many people think that the equities in future will not be as profitable as in the past. It is very hard to know.

Will the rates of general pay increase continue indefinitely or will they, after a period of years, sort of come down to a long term average? These are questions which are very, very difficult to answer. I would defy anyone to say precisely and emphatically what will happen in the next 50 years. However, we do our best and, in conjunction with the employer who, in the case of CNR, has to guarantee these pensions, we try and determine as far as we can what these two vital factors will be.

However, in the actuarial valuations preceding that conducted at the end of 1968, the rate of interest used was 4 per cent. The

En 1947, les taux d'intérêt ont atteint, je le crois, le plus bas niveau pour ces dernières dizaines d'années. Les actuaires, dans des revues techniques, parlaient même de faire l'évaluation d'assurance vie à zéro p. 100. Le taux de 3 p. 100 était habituel comme tout sur le marché à cette époque. Vous pouvez voir ce qui c'est produit pendant 20 ans, alors que les obligations qui fournissaient du 2.5 et 3 p. 100 fournissent maintenant du 7, 8 et 9 p. 100. Dans les jours qui ont précédé et en particulier la guerre, l'inflation des salaires où les augmentations générales de paye étaient inexistantes. Il y a eu des changements considérables dans ces dernières 10 années, dans ces dernières 20 années.

Qu'est-ce que l'avenir nous réserve en ce qui concerne le taux de rendement de l'investissement? Bien des gens aimeraient le savoir. Bien des gens pensent que les actions à l'avenir ne seront pas aussi profitables que dans le passé. Il est difficile de le savoir.

Est-ce que les taux d'augmentation générale de paye vont continuer indéfiniment à augmenter ou est-ce une certaine période d'année, il va se produire un genre de nivellement moyen à longue échéance? Voilà des questions auxquelles il est très difficile de répondre. Je défie toute personne de m'indiquer précisément et catégoriquement ce qui se produira dans les 50 prochaines années. Toutefois, nous faisons de notre mieux, et en collaboration avec l'employeur qui, dans le cas du CN, doit garantir ces pensions, nous essayons, autant que possible, d'établir ce que seront ces deux facteurs vitaux dans l'avenir.

Toutefois, en ce qui concerne les évaluations actuarielles qui ont été effectuées à la fin de 1968, de l'intérêt employé alors était de

[Texte]

provision for future earnings increases was limited to the individual's merit scale; what an individual would hope to get in increased earnings by normal promotion. It was then the normal actuarial convention to assume and hope that the actual earnings of the fund over the rate assumed—the 4 per cent in this case—would take care of wage inflation, or general pay increases, or whatever you care to call them. This was the basis upon which valuations were conducted before 1968.

As actuaries, we were pretty well told by the authorities, as far as they could, that they did not wish us to use rates of interest much above 4 per cent. Employers thought that actuaries ought to be the most conservative people in the world, and maybe I am, may be some are. Nevertheless there was a very definite disinclination at that time to be forward-thinking in this regard.

However, in the nineteen-sixties, the rate of increase in the rates of interest on market investments was such—even an actuary has common sense—that it was very obvious that something had to be changed. It was very obvious, too, that for a period there were going to continue to be general pay increases.

It was also very obvious that this assumption that interest earnings above a low rate of interest would offset pay increases merely meant that the actuary was not doing his job. He was ignoring the two major forces which would affect the cost of the pension plan, and also, these would vary, depending on the situation of the plan itself. If you had a plan where the employees were all very young and you had no pensioners, the effect of using realistic rates was quite different from where, as in the case of the C.N., you had a substantial body of pensioners and the average age of the staff was quite mature.

Therefore, we went to C.N. and said we did not wish to do any more valuations on the old conventional basis. We felt that this did not truly represent the true picture of the fund; that we now had to take into account that high interest rates seemed to be with us for many years to come and that for some years to come, at least, pay increases of a fairly substantial nature could well occur.

[Interprétation]

4 p. 100. Les réserves prévues pour les accroissements futurs de salaire, de gain, étaient limitées à l'échelle individuelle du mérite; c'est-à-dire à ce que l'individu pourrait espérer à obtenir selon une progression normale d'avancement. On avait alors l'habitude, dans l'optique actuarielle, de présumer et d'espérer que le fonds rapporterait en fait un surplus suffisant par rapport au taux accepté—les 4 p. 100 dans le présent cas—qui permettrait de compenser pour l'inflation des salaires, ou pour les augmentations générales de salaire, ou pour tout élément de ce genre. C'est sur cette base que s'effectuait les évaluations avant 1968.

A titre d'actuaire, on nous obligeait plus ou moins à ne pas nous servir de taux d'intérêt dépassant beaucoup 4 p. 100. Les employeurs considéraient que les actuaires devaient se montrer conservateurs et peut-être que je suis, peut-être que certains d'entre eux le sont. Néanmoins, on avait nettement tendance à cette époque à ne pas se montrer progressiste à ce sujet.

Toutefois, dans les années 1960, les taux d'augmentation des taux d'intérêt au point de vue investissement sur le marché étaient tel qu'il paraissait comme conforme au bon sens de changer quelque chose à notre façon de procéder. Il paraissait évident aussi que les salaires allaient continuer à augmenter.

Il apparaissait aussi très évident que si l'actuaire continuait à croire que les gains, que le rendement d'intérêt dépassant un certain taux peu élevé d'un type contrebalancerait les hausses de salaire on considérerait simplement que l'actuaire ne fait pas son travail. En procédant ainsi, on pouvait dire que l'actuaire ignorait les deux forces essentielles qui influencent le coût du régime de pension et aussi il fallait considérer que ces deux forces varieraient, elles aussi, selon la situation du régime lui-même. Si vous aviez où les employés étaient tous très jeunes et qui n'y avait pas de personnes à la retraite, les résultats de l'utilisation de taux réaliste seraient tout à fait différents des résultats que l'on obtient dans le cas du CN, où il y a un effectif important de pensionner et l'âge mûr.

Par conséquent, nous nous sommes adressés au CN et nous leur avons dit que nous ne voulions plus établir des évaluations selon l'ancienne base conventionnelle. Nous considérions que cette dernière ne représentait plus réellement la situation du fonds; qu'il fallait maintenant prendre en considération les taux élevés d'intérêt qui semblaient bien ce que nous aurions dans de nombreuses années à venir, et que nous pouvions prévoir que pour un certain nombre d'années en tous

[Text]

One point I do wish to emphasize is that it was at our initiative that the valuation at the end of 1968 was performed on a realistic basis. It has been inferred that we were just told to do this by the CNR with a nefarious purpose in mind. I can assure you I have too much pride and too much at stake in my professional reputation ever to be bent in that regard.

So, when it came to the evaluation at the end of 1968, we used a realistic rate of interest and we used, in my opinion, far more realistic provisions for future wage increases. The effects on the unfunded liability, that is the capitalization of long-term benefits, was quite startling. At that time the unfunded liability, which earlier in 1960 had been \$325 million, had, by virtue of plan amendments and wage increases that had occurred since 1960, risen to \$675 million. This is a figure which was very frequently being quoted as the Note which CNR had given to the pension fund. There are times when actuaries and auditors do not always agree.

However, after the valuation as at the end of 1968, the unfunded liability reduced from \$675 million to \$300 million. The effect on the company contribution is, as I said before, the purpose of reaching this figure of the unfunded liability. No one is thinking, I think, that the CNR were going to suddenly put \$300 million or \$675 million into the plan. This is an actuarial method designed to produce the annual company contribution.

But whereas the \$675 million was being liquidated at a rate of interest of 4 per cent, this \$300 million was being liquidated at a rate of interest of 7.5 per cent. In consequence, the annual payment, which is the true meaning of all this—while it was reduced from \$29 million to \$22 million, was not more than halved as would have been indicated by the reduction of the capitalized value from \$675 million to \$300 million.

In order to meet the requirements of the Department of Insurance, who had in their possession a certificate based on the old valuation basis, the \$675 million, I suggested that we recertify now that we had come on to a realistic basis. But they wished to hold to that original certificate, and wished us to call the actual difference between this \$675 million and the \$300 million a technical surplus. So, every year, we officially paid out \$29 mil-

[Interpretation]

les cas, il pourrait bien se produire des hausses de salaire fort importantes.

J'insiste sur le fait que c'est sur notre initiative que l'évaluation faite à la fin de 1968 l'a été sur une base réaliste. On a injustement insinué que c'était le CN qui nous avait demandé de procéder ainsi. Je me lève vigoureusement contre cette prétension, contre cette atteinte à ma réputation professionnelle.

Par conséquent, en ce qui concerne l'évaluation faite à la fin de 1968, nous avons utilisé un taux d'intérêt réaliste et des stipulations beaucoup réalistes en ce qui concerne les augmentations de salaire prévues par l'avenir. Les conséquences qui en sont résultées pour la dette non consolidée, c'est-à-dire la capitalisation des prestations à longue échéance, ont été tout à fait surprenantes. A cette époque la dette non fondée, qui plutôt en 1960 s'était élevée à \$325 millions, elle s'était élevée à la suite des modifications des régimes et des augmentations de salaire données depuis 1960, à \$675 millions. Ce chiffre était fréquemment cité comme étant le Billet à ordre que le CN avait remis au fonds de pension. Il y a des circonstances où les actuaires et les vérificateurs ne sont pas toujours d'accord.

Toutefois, après l'évaluation faite à la fin de 1968, la dette non consolidée a été réduite de \$675 millions à \$300 millions. C'est pour établir les conséquences qui en résultent pour la contribution fournie par la compagnie que l'on établit ce chiffre de la dette non consolidée car personne ne pense, je crois, que le CN va soudainement verser \$300 millions ou \$675 millions dans le fonds du régime. Il s'agit là d'une méthode actuarielle conçue pour établir la contribution annuelle de la compagnie.

Mais alors que les \$675 millions étaient liquidés au taux de 4 p. 100, ces \$300 millions étaient au taux d'intérêt de 7.5 p. 100. Par conséquent, le versement annuel, qui est le véritable résultat de tout ceci—bien qu'il ait été réduit de \$29 millions à \$22 millions—n'a pas été réduit de plus de la moitié comme cela aurait dû être résulté normalement de la réduction de la valeur capitalisée de \$675 millions à \$300 millions.

Afin de répondre au besoin du département des assurances, qui avait en sa possession un certificat fondé sur la base de l'ancienne évaluation, c'est-à-dire des \$675 millions, je préconise que nous établissions un nouveau certificat maintenant indiquant que nous sommes venus à utiliser une nouvelle base réaliste. Mais on a voulu conserver ce certificat d'origine et on a voulu que nous dénombrions cette différence effective entre ces \$675

[Texte]

lion to liquidate the \$675 million, and took \$7 million from that which gave us the true figure of \$22 million which the present actuarial report called for.

• 1100

Mr. Poznanski is here and, even if he were not, I still would not wish to be rude to the Department of Insurance, but this is the way they want it done and this is the way we did it. So, the \$22 million a year is the first part of the company's contribution to liquidate the new unfunded liability. On top of that, we added the current service cost, which I believe produces the current company contribution of \$32 million. I should emphasize that this \$32 million exceeds the employee contribution in that year.

The real substance of what we are talking about today is the change in the form of the actuarial assumptions from a conventional form, which has been in existence for decades, to a realistic form which as a firm we have been using for a number of years. This new form of assumptions makes it much more reasonable to appraise the effect of current experience year by year if the rate of investment return received in the fund is more or less than the realistic rate we have assumed, whether the rate of general pay increase is again more or less than what we have assumed. So, each year one is better able to estimate the effect of these changes on the long-term funding of the pension plan.

Once again, while we have made these assumptions, they have to be reviewed from time to time—every three years—because I for one would certainly not like to insist that my view, as discussed with the company on long-term investment return and on long-term wage increases, is obviously going to happen. We will just have to wait and see in this regard and periodically amend our assumptions in line with what seems to be changes in the trend of experience.

[Interprétation]

millions et les \$300 millions, un surplus technique. Par conséquent, chaque année, nous avons officiellement remboursé \$29 millions pour liquider les \$675 millions, et nous avons retiré \$7 millions de ces \$29 millions ce qui nous a fourni un chiffre vrai de \$22 millions, ce chiffre n'exigeait pas le rapport actuariel actuel.

M. Poznanski est ici et même s'il n'était pas parmi nous, je ne voudrais me montrer dur envers le département des assurances mais c'est ainsi que ce dernier l'a voulu, c'est ainsi que nous l'avons fait. Donc, cette somme de \$22 millions par année constitue la première partie de la contribution de la compagnie en vue de liquider la nouvelle dette non consolidée. D'autre part, nous y avons ajouté le coût ordinaire des services, ce qui, je le crois, aboutit à un chiffre de 32 millions de dollars comme contribution courante de la compagnie. Je voudrais faire remarquer que ces \$32 millions représentent plus que la contribution des employés pour cette année en question.

L'essentiel de ce dont nous parlons aujourd'hui c'est cette modification qui a été apportée dans la façon dont les actuaires sont passés d'une conception conventionnelle des hypothèses, conception qui a eu cours pendant des dizaines d'années, à une conception réaliste que nous avons utilisée dans notre maison depuis un certain nombre d'années. Cette nouvelle forme d'hypothèses a pour conséquence qu'il est beaucoup plus raisonnable d'évaluer les résultats de l'expérience courante d'année en année à savoir si le taux de rendement des investissements au bénéfice de la caisse est plus ou moins élevé que le taux réaliste que nous avions présumé, à savoir si le taux général d'augmentation des salaires et, à nouveau, plus ou moins élevé par rapport à ce que nous avions supposé. Par conséquent, chaque année on est plus à même d'évaluer les effets de ces modifications sur le financement à longue échéance du régime de pensions.

A nouveau, bien que nous ayons fait ces hypothèses, il nous faut les reviser de temps à autre—chaque trois années—car quant à moi, je ne prétendrais pas, en ce qui concerne les rendements à longue échéance des investissements par la compagnie ou les augmentations à longue échéance des traitements, que cela va nécessairement se produire. Il nous faudra attendre pour voir les résultats et périodiquement changer nos hypothèses selon ce qui nous paraît la leçon de l'expérience, ce qui nous paraît la ligne de conduite à suivre, la tendance que l'expérience nous indique de suivre.

[Text]

The fact is that if the plan remains precise-ly in its present form forever the unfunded liability will tend to rise and fall, and it could be quite substantial if the experience differs from the assumptions we have made. I am quite sure that despite my best intentions I have left an element of confusion behind, but I hope the questions will clear this. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Woods. Perhaps you would like to know the names of the members who have requested permission to ask questions: Mr. Skoberg, Mr. Trudel, Mr. Thomas (Moncton), Mr. Guay (Lévis) and Mr. Benjamin. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Vaughan and gentlemen, I would first of all like to ask Mr. Vaughan whether or not John Lorne McDougall of Kingston is a company officer at that location? Are you familiar with the name?

Mr. Tarr: No sir, he is not.

Mr. Skoberg: I see an article in the paper here that looked like it might...

Mr. Tarr: Yes, I noticed that today. No, we really had nothing to do with that. I suppose that is really a windfall, if you like. I think this is Professor J. Lorne McDougall, Professor Emeritus or academician at Queen's University, who from time to time has written histories about railway affairs. He is by no manner or means associated with Canadian National.

Mr. Skoberg: I thought perhaps you had a little assistance there; that is all I was wondering about.

I would like to ask, Mr. Chairman—I beg your pardon?

Mr. Tarr: I would like to thank him, anyway.

Mr. Skoberg: You are now on record as having thanked him.

I would like to start with Mr. Woods first, Mr. Chairman. What you have said leaves many questions in my mind. Possibly you have answered some of the questions that were asked today and I did not realize it. I would like to turn to your recommendations in order to clarify one point. I notice you say that you have changed your form of actuarial assumptions. Have all actuaries now changed

[Interpretation]

Le fait est que si le régime reste précisé-ment ce qu'il est actuellement, la dette non consolidée aura tendance à augmenter et à diminuer et ces modifications pourraient être très importantes au cas où l'expérience indiquerait quelque chose de différent de ce que nos hypothèses indiquent. Je suis bien certain que malgré mes bonnes intentions, je n'ai pu être entièrement clair mais j'espère que les questions éclairciront ceci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Woods. Peut-être que vous voudrez connaître les noms des députés qui ont demandé la permission de poser des questions, il s'agit de: M. Skoberg, M. Trudel, M. Thomas (Moncton) M. Guay (Lévis), et M. Benjamin. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président. Monsieur Vaughan et messieurs, tout d'abord j'aimerais demander à M. Vaughan si M. John Lorne McDougall de Kingston fait partie de la compagnie en cet endroit? Est-ce que le nom vous dit quelque chose?

M. Tarr: Non, monsieur, il ne fait pas partie de la compagnie.

M. Skoberg: J'ai vu un article dans le journal ici qui semblait indiquer...

M. Tarr: Oui, j'ai remarqué cela aujourd'hui. Non, nous n'avons rien à faire avec cela. Je pense qu'il s'agit là, en fait, d'une coïncidence si vous voulez. Je crois qu'il s'agit du professeur J. Lorne McDougall, professeur honoraire ou membre de l'académie à l'Université Queen qui de temps en temps a écrit des articles au sujet des questions de chemins de fer. Il n'a rien à avoir avec le personnel du Canadien-National.

M. Skoberg: Je pensais, que vous aviez peut-être là quelque appui; c'est tout je me demandais cela.

Je voudrais demander, monsieur le président—s'il vous plaît?

M. Tarr: J'aimerais en tous les cas le remercier.

M. Skoberg: Officiellement, vous l'avez maintenant remercié; ceci est consigné.

Je voudrais commencer par poser des questions à M. Woods, tout d'abord, monsieur le président. Ce que vous avez déclaré monsieur Woods, m'oblige à me poser bien des questions: certaines d'entre elles ont déjà peut-être reçu aujourd'hui une réponse et je ne m'en suis pas rendu compte. J'aimerais en revenir à vos recommandations afin d'éclaircir un point. J'ai remarqué que vous avez déclaré

[Texte]

their method of approach to the subject they are given to investigate?

Mr. Woods: Yes. Like every profession, I think our roots are pretty deep down in conservatism, but even we can change, and I think I can say that most actuaries of any repute in Canada have made these changes. Many actuaries in the United States would like to do this but, as you know, all their certificates have to go before the Internal Revenue Service and the Internal Revenue Service has flatly stated that they are not prepared to have any assumptions made with respect to future, if you like, wage inflation. Therefore the actuary in the U.S. is still forced to conform to convention and to use an artificially low rate of interest. I wish to emphasize one point in this respect. Wage increases in the one hand are a direct offset of interest. I did a valuation once on a very high rate of interest and a very substantial rate of wage inflation and, as a matter of interest, worked backwards and found that I could have produced the same results had I used 4.25 per cent and no wage inflation. In the United States they have to do that. In Canada I would say that when it comes to a plan based on the last five years of earnings before retirement that nearly every prominent actuary now uses these realistic assumptions.

Mr. Skoberg: Yes. Then you are suggesting that it would not really have mattered which actuary was engaged by the Canadian National. They may have come up with the same figure that you came up with here, or is it true that if you used five actuaries you would end up with five different conclusions?

Mr. Woods: There may be some actuaries who, when they multiply one by two, do not arrive at two. In other words, if an actuary were to comment on my report he should only be concerned with the assumptions which, as I mentioned, could be questioned because I possess no crystal ball, but so far as the method is concerned, and since most of these valuations are done by computer anyway and the programs are debugged pretty conservatively, had he used the same assumptions I assume he would have arrived at the same results.

[Interprétation]

que vous aviez changé votre façon d'établir des hypothèses actuarielles. Est-ce que tous les actuaires ont maintenant changé leur façon d'aborder le sujet qu'ils doivent étudier?

M. Woods: Oui. Comme dans toutes les professions, nous sommes profondément conservateurs, mais même dans notre profession nous pouvons changer. Je dirai que la plupart des actuaires de renom au Canada ont effectué ces changements. De nombreux actuaires aux États-Unis aimeraient aussi faire cela mais comme vous le savez leurs certificats doivent être présentés au service du revenu intérieur et ce service a déclaré brutalement qu'il n'était pas prêt à accepter des hypothèses concernant l'avenir, des hypothèses si vous le voulez concernant la façon des salaires. Par conséquent, l'actuaire américain doit toujours se conformer à la façon traditionnelle de voir les choses et d'utiliser un taux d'intérêt artificiellement bas. Il me faut ici insister sur un point: c'est que les augmentations de salaires d'une part contrebalancent directement le taux de l'intérêt. J'ai établi une évaluation une fois qui concernait un taux d'intérêt très élevé et un taux très élevé d'inflation de salaire et pour voir ce qui se passait j'ai refait le travail à l'inverse et je me suis rendu compte que je pouvais avoir les mêmes résultats en utilisant un taux de 4.25 p. 100 et pas d'inflation de salaire. Il leur faut procéder ainsi aux États-Unis. Au Canada, je dirais qu'en ce qui concerne un régime basé sur les cinq dernières années de salaire avant la retraite, la plupart des actuaires réputés utilisent ces hypothèses réalistes dont j'ai parlé.

M. Skoberg: Oui, alors vous voulez dire que cela n'aurait pas eu d'importance, en fait, quel aurait été l'actuaire qu'aurait engagé le Canadien-National; il serait arrivé éventuellement au même chiffre que vous ou est-ce que vous pensez que cinq actuaires différents en seraient arrivés à cinq conclusions différentes?

M. Woods: Il se peut qu'il y ait certains actuaires qui lorsqu'ils multiplient un par deux n'arrivent pas au résultat deux. En d'autres termes, si un actuaire avait à commenter le rapport que j'ai fait, il ne devrait s'occuper que des hypothèses dont j'ai parlé —qui peuvent être critiquées car je ne possède pas de boule de cristal—mais en ce qui concerne la méthode et du fait que la plupart des évaluations sont faites par ordinateur de toute façon est que les programmes sont mis au point d'une façon assez conservatrice, si cet actuaire s'était basé sur les mêmes hypo-

[Text]

Mr. Skoberg: Were you engaged by the Pension Board or by the Canadian National, Mr. Woods?

Mr. Woods: Our fees are paid by Canadian National, so I presume we are engaged by them.

Mr. Skoberg: Then you are not really acting as the servant of both employee and employer; you are the servant of the employer.

Mr. Woods: In the case of actuaries professional loyalty is not confined to those who pay him. I have a personal professional responsibility to the members themselves. For example, I could not agree to an employer forcing me to use a rate of interest of 12 per cent and no wage inflation, which is almost saying that the employer need pay nothing into the plan. I would refuse to do that. I hope I would have the guts to say, "I can no longer act for you".

Mr. Skoberg: That is not my question. My question is whether or not there was any consultation with the employee representatives on the Board or whether all the consultation that you had and the investigation that you carried out was in consultation with management only.

Mr. Woods: Most of my consultation was with management, but I believe there was a meeting with the general chairman where I think these things were discussed with a fair amount of freedom. I have had no indication from management that I should sort of seal my lips if I am approached by employees. In fact, employees have come to see on many occasions and I have been given considerable freedom to discuss things with them.

Mr. Skoberg: On page 22 of your brief, Mr. Woods, there are two figures—and I am not going to get into the economics of the pension plan because as a layman I have no knowledge of this situation—that I am wondering about. The original figure of \$29,255,000 was suggested on October 1, 1967, and your figure was \$22,040,000. You suggest in the second and third paragraphs of your brief that the Department of Insurance had concurred in your interpretation.

• 1110

If you will refer to the third paragraph, you say that it appears however that the regulations permit the application of the experience surplus. Do all actuaries include in the

[Interpretation]

thèses, je suppose qu'il en serait arrivé au même résultat.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez été engagé par le Conseil des pensions ou par le Canadien-National, monsieur Woods?

M. Woods: Nos honoraires sont payés par le Canadien-National, par conséquent je suppose que nous sommes employés par ce dernier.

M. Skoberg: Alors vous n'êtes pas en réalité le serviteur de l'employé et de l'employeur; vous êtes le serviteur de l'employeur.

M. Woods: En ce qui concerne les actuaires, leur probité professionnelle ne se limite pas à ceux qui les paient. Je suis responsable professionnellement parlant devant les membres de la profession eux-mêmes. Par exemple, je ne pourrais accepter qu'un employeur me force à utiliser un taux d'intérêt de 12 p. 100 sans inflation des salaires ce qui voudrait dire que l'employeur n'aurait rien à verser au régime. Je refuserais de le faire. J'espère que j'aurai le courage de lui dire: «Je ne puis travailler plus longtemps pour vous».

M. Skoberg: Ce n'est pas la question que je voulais vous poser. Ce que je voulais vous demander c'est si oui ou non vous aviez consulté le représentant des employés auprès du Conseil ou si toutes vos consultations et vos recherches étaient effectuées en coopération avec la direction uniquement.

M. Woods: La plupart de mes consultations ont eu lieu avec la direction mais, je le crois, il y a eu une rencontre avec l'association des présidents généraux où, je le crois, ces questions ont été discutées dans une bonne atmosphère de liberté. La direction ne m'a pas demandé de me taire en quelque sorte si des employés me consultaient. En fait, j'ai eu bien des occasions de parler avec les employés de ces questions.

M. Skoberg: A la page 22 de votre mémoire, monsieur Woods, on voit deux chiffres qui m'intriguent; et je ne veux pas entrer dans les questions économiques au sujet du régime de pensions car en tant que profane je ne connais pas la situation. Le chiffre à l'origine était de \$29,255,000 et il avait été préconisé le 1^{er} octobre 1967, et votre chiffre s'établissait à \$22,040,000. Vous indiquez dans le deuxième et le troisième paragraphes de votre mémoire que le département des assurances était d'accord avec votre interprétation.

Si vous vous reportez au troisième paragraphe vous indiquez qu'il semble que les règlements permettent que l'on tienne compte de l'excédent d'expérimentation. Est-ce que tou

[Texte]

experience surplus the money that was never in the fund.

Mr. Woods: As I say, this is a purely technical term and maybe I had better explain it. It happened to be coincidental that the valuation at the end of 1968 was conducted very shortly after the Act came into force and we had to certify under the Act as of October 1, 1967 the state of the fund at that time. We had to go back to the previous valuation which was done at 4 per cent. On the 4 per cent basis the figure of \$29 million and the unfunded liability of \$675 million emerge. When shortly after we did the next valuation, at the end of 1968, I suggested to the Department that we should put in a new certificate which said the unfunded liability is now \$300 million, which is going to be liquidated at \$22 million a year. But for their records they still wish to say: "We had a certificate, we wish to hold that," and therefore in order to pay \$22 million a year, which was the practical amount, we had to do it by paying \$29 million minus \$7 million. And this \$7 million was drawn from this purely technical surplus of the difference between the \$675,000 of the old unfunded liability and the \$300 million of the new one. It was purely a bookkeeping entry.

Mr. Skoberg: The question still is whether or not the Department of Insurance accepts under the definition of "experience surplus" moneys that never have been in a fund to earn any surplus.

Mr. Woods: Yes.

Mr. Skoberg: They accept that.

Mr. Woods: Yes, they do. I am now speaking on their behalf and I am sure they would like me to do that, but this is what they in fact have done. As I say, it is purely a bookkeeping terminology. It could have been called many other things, it was called an "experience surplus" for this purpose.

Mr. Skoberg: But the money was not in the fund to earn any surplus?

[Interprétation]

les actuaires incluent dans l'excédent d'expérimentation, l'argent qui n'a jamais été dans la caisse.

M. Woods: Comme je l'ai dit, il s'agit là d'un terme purement technique et peut-être que je ferais mieux de l'expliquer: c'est par un coïncidence que l'évaluation faite à la fin de l'année 1968 suivie de très près de la mise en vigueur de la loi. Et il nous fallait certifier en vertu de la loi, quelle était la situation du fonds au 1^{er} octobre 1967. Et il nous a fallu revenir à la précédente évaluation qui avait été basée sur un taux de 4 p. 100. En se basant sur ce taux de 4 p. 100, on en est arrivé à ces chiffres de 29 millions de dollars et à ce chiffre de 675 millions de dollars pour la dette non consolidée. Lorsque peu de temps après nous avons procédé à la prochaine évaluation, à la fin de l'année 1968, j'ai laissé entendre au département que nous devrions présenter un nouveau certificat indiquant que la dette non fondée était maintenant de 300 millions de dollars qui serait liquidée à raison de 22 millions de dollars par année. Mais, aux fins de leur registre, ce dernier a préféré que nous disions: «Nous avons un certificat, nous voulons le conserver» et par conséquent, pour nous acquitter de cette somme de 22 millions de dollars par année, qui est le montant effectif, nous avons dû procéder à une opération consistant à indiquer que l'on versait 29 millions de dollars moins 7 millions de dollars. Et ces derniers 7 millions de dollars provenaient de ce surplus purement technique résultant de la différence entre ces 675 millions de dollars de l'ancienne dette non consolidée et les 300 millions de dollars de la nouvelle. Il ne s'agissait que d'une écriture comptable.

M. Skoberg: Il n'en reste pas moins que la question se pose à savoir si le département des assurances inclut dans la définition d'«excédent d'expérimentation» de l'argent qui ne s'est jamais trouvé dans une caisse et qui par conséquent n'a pas pu fournir de surplus, d'intérêt.

M. Woods: Oui.

M. Skoberg: Il accepte cette situation.

M. Woods: Oui. Je ne parle certainement pas au nom du département mais c'est certainement ce qu'il a fait, en fait. Comme je l'ai indiqué il ne s'agit là que d'écritures comptables; on aurait pu le dénommer de bien d'autres façons, on l'a dénommé: «excédent d'expérimentation» à cette fin.

M. Skoberg: Mais l'argent ne se trouvait pas dans la caisse pour obtenir, pour gagner un surplus?

[Text]

Mr. Woods: Not in the fund, no.

Mr. Skoberg: So it is still permissible under legislation to include this money that was never in there to earn a surplus in your calculations when you report.

Mr. Woods: For this particular purpose, yes.

Mr. Skoberg: You refer of course to the studies you have done in regard to the length of benefits under the pension plan. In the last five to ten years, with the advent of diesel locomotives, have you done any actuarial study in regard to the length of life of a pensioner.

Mr. Woods: In the three-year period between evaluation, which is the conventional term, before we do any new valuation we find out how many members there were at various ages and we work out how many would have died if they had died in accordance with our assumptions, and then we compare those with the number who actually have died.

Mr. Skoberg: Where are we at now? This is what I am trying to get at.

Mr. Woods: Now we watch this. Even though you do have a substantial number of members and of pensioners in the CN plan, you need a very large number, even 100,000 or a million lives, to establish any definite trend. So where we see, through evaluations, a definite trend appearing—if we see for example that fewer pensioners are dying than we assumed—we then revise our mortality basis. We use a later and later table with lower rates of mortality. This of course increases the cost of the plan quite apart from anything else.

Mr. Skoberg: Have you found the mortality rate increasing, particularly in the running trades, or have you done that type of a study?

Mr. Woods: Oh, yes, this is done every valuation. There has not been that material change. We have detected no increase in the rate of mortality. Over all, there is a steady decrease in the rate of mortality and it just depends how closely we keep in line with that.

[Interpretation]

M. Woods: Non pas dans le caisse, non.

M. Skoberg: Par conséquent vous pouvez toujours, en vertu de la législation, inclure ce argent qui ne s'est jamais trouvé dans la caisse pour gagner un intérêt, dans vos calculs lorsque vous faites le rapport.

M. Woods: A cette fin particulière, oui.

M. Skoberg: Vous parlez, naturellement des études que vous avez accomplies au sujet de la durée des prestations versées en vertu du régime de pension. Depuis ces dernières cinq ou six années, compte tenu de l'apparition des locomotives diesel avez-vous fait des études actuarielles en ce qui concerne la durée de vie d'un retraité?

M. Woods: Dans la période de trois années qui s'étend entre les évaluations, qui est une période conventionnelle, avant de procéder à toute nouvelle appréciation, nous déterminons combien il y a de membres aux divers âges et calculons combien seraient décédés selon nos hypothèses et nous comparons ce chiffre avec le nombre effectif réel de ceux qui sont morts.

M. Skoberg: Où en sommes-nous maintenant? C'est à cela que je veux en venir.

M. Woods: Pour le moment, nous surveillons cette tendance. Même si le régime du CN vise un très grand nombre de membres et de retraités, il vous faut disposer d'un grand nombre de personnes même 100,000 ou un million de vies pour établir une tendance certaine. Par conséquent lorsque nous constatons une tendance certaine qui prend naissance, nous voyons, par exemple, qu'il y a moins de retraités qui meurent que ce que nous avions prévu à ce moment nous révisons notre base d'étude de la mortalité. Nous utilisons de nouvelles tables indiquant des taux de mortalité plus bas. Ceci, naturellement, augmente les frais du régime indépendamment de tout autre facteur.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez constaté une augmentation du taux de mortalité, particulièrement dans les métiers des cheminot sur le matériel roulant, ou avez-vous fait quelque genre d'étude à ce sujet?

M. Woods: Ah oui, nous faisons ces études à chaque évaluation. Il n'y a pas eu, en fait, tellement de changement. Nous n'avons pas remarqué qu'il y avait augmentation du taux des décès. Dans l'ensemble, il y a une diminution régulière du taux de décès et tout dépend de la façon dont nous tiendrons compte plus exactement que possible de cette tendance.

[Texte]

Mr. Skoberg: Could you tell the Committee exactly what your terms of reference were when engaged by the Canadian National in so far as this study is concerned?

Mr. Woods: I do not think we were given specific terms of reference. We very rarely are. We are asked to do an evaluation of the plan, which means in effect that we would normally analyze the experience of the members as far as we can. In the past we would analyze all the factors that we have had, including the rate of interest the fund has earned in the past. We would discuss the investment philosophy. We would obtain from, in this case the investment division of CN, their actual projection of what the fund earnings would likely be in future. We would examine what we call "the merit increase scale," which is obtained by comparing the earnings at each attained age with the earnings at the lower age. We would discuss with them to what extent we should provide for wage inflation or general pay increases in future.

More and more the evaluation basis, when it comes to the rate of interest and the rate of wage inflation, is more and more discussed, not only in this case but in others, with the employer. The actuary in effect is not saying that this is the rate of interest, this is the rate of wage inflation. He is foolish if he does.

Mr. Skoberg: I was just referring to this particular report on the pension plan, but we will leave that for the moment.

I have one last question and then I will come back again, Mr. Chairman. In your studies of the plan itself did you see any occasion arising where the pension paid by the company had to be supplemented by the company to provide the 1.5 per cent guarantee?

Mr. Woods: No. So far as the pensions paid from the plan are concerned, these are calculated strictly in accordance with the terms of the plan.

Mr. Skoberg: All I am asking is whether you saw any situation where the company had to supplement their guarantee in order to

[Interprétation]

Mr. Skoberg: Pourriez-vous nous dire quel était votre mandat, dans cet optique, lorsque vous avez été pris au service du Canadien National?

M. Woods: Je ne crois pas qu'on nous avait fixé un mandat défini. On nous en fixe très rarement. On nous a demandé d'évaluer le régime ce qui voulait dire, en fait, que normalement nous analyserions l'expérience des membres de ce régime autant que nous le pourrions. En ce qui concerne le passé, nous analyserions tous les facteurs en cause y compris le taux d'intérêt de la caisse, ce qu'elle avait obtenu comme intérêt et comme bénéfice. Nous étudierions la question de la ligne de conduite en matière d'investissement. Nous nous procurerions—dans le présent cas de la part de la division des investissements du CN—leur prévision effective sur ce que serait les bénéfices obtenus par la caisse éventuellement dans l'avenir. Nous examinerions ce que nous appelons: «l'échelle d'augmentation au mérite» qui est obtenu en comparant les gains obtenus à chaque âge comparativement aux gains obtenus à un âge moins avancé. Nous étudierions avec le CN quelles seraient les provisions à faire pour tenir compte de l'inflation des salaires et de l'augmentation générale de la paye dans l'avenir.

En ce qui concerne la base d'évaluation, dans le cadre du taux de l'intérêt et du taux d'inflation des salaires, il faut, non seulement dans le présent cas mais dans d'autres cas aussi, avoir des pourparlers de plus en plus nombreux avec l'employeur, car l'actuaire ne peut décider, en fait, que tel sera le taux de l'intérêt; que tel sera le taux de l'inflation des salaires. Il serait bien fou de le faire.

M. Skoberg: Je me réfèrais à ce rapport en particulier fait au sujet du régime de pension, mais laissons cette question de côté pour l'instant.

J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président, avant que mon tour ne revienne à nouveau. Dans vos études faites sur le régime lui-même, avez-vous remarqué des cas où la pension versée par la compagnie n'était pas suffisante et où la compagnie devait ajouter un complément pour permettre de fournir cette garantie de 1.5 p. 100?

M. Woods: Non. En ce qui concerne les pensions versées en vertu du régime, ces dernières sont calculées strictement en vertu des conditions de ce régime.

M. Skoberg: Tout ce que je demande c'est de savoir si la compagnie a dû fournir un supplément à sa garantie en vue de fournir

[Text]

provide the 1.5 per cent pension that we have today.

Mr. Woods: I think I would rather ask Mr. Aubé, the head of administration, about this particular situation.

Mr. Aubé: I think you were referring to the provision in the rules that says that if the pension payable by CN under the rules plus the pension received under the Canada or Quebec pension plan is less than 1.5 per cent of average earnings for the last five years the company will make up the difference. The answer is yes, it has done this on many occasions, particularly in the case of people who retire early and are not qualified for the Canada Pension Plan pension for some years after they have retired. Disability pensions are the same. It is only this year that Canada Pension Plan pensions became payable at 65, so prior to this the company had to pay an additional pension to meet that guarantee until they qualified.

Mr. Skoberg: But I believe you suggested earlier that the situation does exist. You said that the obligation of the company actually was to make sure that the money was there when a person went on pension and that they may have to supplement it. I have not had any knowledge, nor have we had any information before this Committee, that at any time has the company really had to supplement the pension paid to the employee by the company.

Mr. Tarr: The fact that that guarantee is in the rules is taken into account by the actuaries in making their valuation of the fund. I should say though that I did not say that when an employee went on pension the company guaranteed that the money was there to pay that pension. What I said is that the company guarantees that he will be paid his pension in accordance with the rules.

Mr. Skoberg: Do you suggest to us then that the guarantee means a lot? In the long run, given the report that we have, do you really believe that the company has had to supplement pension paid to the employee?

[Interpretation]

cette pension de 1 p. 100 que nous avons à l'heure actuelle.

M. Woods: Je crois qu'il vaudrait mieux poser cette question à M. Aubé, qui est le chef de l'administration.

M. Aubé: Je crois, que vous vous référez à cette stipulation des règlements du cas que si la pension versée par le CN en vertu des règlements additionnés de la pension reçue en vertu du régime du Canada ou du Québec n'atteint pas 1.5 p. 100 des gains moyens pour les dernières cinq années, ce sera à la compagnie de fournir la différence. La réponse est oui: la compagnie a procédé ainsi en maintes occasions particulièrement dans le cas des personnes qui se retiraient rapidement et qui n'étaient pas admissibles pendant plusieurs années après avoir pris leur retraite, à la pension versée en vertu du Régime de pension du Canada. Il en est de même pour les pensions d'invalidité, ce n'est que cette année que le Régime de pension du Canada est devenu payable à l'âge de 65 ans; par conséquent, auparavant, la compagnie devait verser une pension supplémentaire pour remplir son obligation au sujet de cette garantie, en attendant que les retraités deviennent admissibles à ladite pension du Canada.

M. Skoberg: Mais, je crois, que vous avez laissé entendre plus tôt que cette situation existe. Vous avez déclaré que, en fait, l'obligation de la compagnie consistait à s'assurer que l'argent se trouvait dans la caisse au moment où personne ne prenait sa pension et qu'il se pouvait que la compagnie serait obligée d'y ajouter un supplément. Nous n'avons pas connaissance ici au Comité, nous n'avons pas non plus de preuves qui nous indiquent que la compagnie a dû, à quelques occasions, en fait, ajouter un complément à la pension versée à l'employé par la compagnie.

M. Tarr: Lorsque les actuaires effectuent leur évaluation au sujet de la caisse, ils tiennent compte de cette garantie qui est stipulée dans les règlements. J'ajouterai toutefois que je n'ai pas déclaré que lorsqu'un employé prendrait sa pension, la compagnie garantirait que l'argent est là dans la caisse présent pour payer cette pension. Ce que j'ai déclaré c'est que la compagnie garantit que l'employé recevra cette pension conformément aux règlements.

M. Skoberg: Est-ce que, dans ce cas alors, vous prétendez que la garantie signifie beaucoup? A longue échéance, compte tenu du rapport que nous avons, est-ce que vous croyez réellement que la compagnie a dû fournir un supplément aux pensions versées aux employés?

[Texte]

• 1120

[Interprétation]

Mr. Tarr: Are you talking about this 1½ per cent per year guarantee?

Mr. Skoberg: Right.

Mr. Tarr: Well, I would think so.

Mr. Skoberg: Do you know? If you do not, possibly you could give the Committee the information later on.

Mr. Woods: I think I can say that in our valuation we had to try and find out situations where that guarantee would come into effect.

So far as retirement at age 65 is concerned, the guarantee is very unlikely to come into effect for a good many years because, as you know, the Canada and Quebec pension plan contains what you might call a very substantial windfall. In fact, anybody retiring in 1976 gets the full 25 per cent pension over 10 years, which is 2½ per cent a year, and yet, of course, the plan—there is only a differential of a half per cent between the 1½ per cent and 1 per cent.

The plan provides 1 per cent up to the government ceiling, and 1½ per cent above.

Mr. Skoberg: What are you saying now? Have you and has the company had to supplement it or not? I mean, let us not get into the...

Mr. Tarr: Well, I do not think it is a question of supplementing it. This minimum 1½ per cent per year obligation is taken into account. It is part of the rules, and it is taken into account in the valuation of the fund.

Mr. Skoberg: Well, that is all I am asking you. Has the company had to supplement this 1½ per cent?

Mr. Woods: There have been certain cases.

Mr. Tarr: If that guarantee was not in the rules, presumably the contribution the company would have to make to the fund year by year would be somewhat less.

Mr. Skoberg: Could you supply us with actual situations and the number of times—I do not need the individual persons, naturally—that the company has had to supplement this 1½ per cent guarantee? We will let it go at that. I will not...

Mr. Tarr: Parlez-vous de cette garantie de 1.5 p. 100 par année?

Mr. Skoberg: Oui.

Mr. Tarr: Dans ce cas, je croirais que oui.

Mr. Skoberg: Le savez-vous? Si vous n'avez pas les renseignements nécessaires, peut-être que vous pourriez les fournir au Comité plus tard.

Mr. Woods: Je crois que je puis déclarer que dans notre évaluation il nous a fallu rechercher des situations, des cas où cette garantie s'appliquait.

En ce qui concerne la retraite à l'âge de 65 ans, la garantie n'a pas grande chance d'être appliquée pour bien des années car, comme vous le savez, les Régimes de pensions du Canada et du Québec prévoient, ce que vous pourriez appeler, un avantage très substantiel. En fait, toute personne qui prend sa retraite en 1976 reçoit une pension entière de 25 p. 100 pour 10 années, ce qui représente 2.5 p. 100 par année, et cependant, naturellement, le régime... et il n'y a donc qu'une différence de ½ p. 100 entre le 1.5 p. 100 et 1 p. 100.

Le régime prévoit 1 p. 100 jusqu'au plafond fixé par le gouvernement, et 1.5 p. 100 au-dessus.

Mr. Skoberg: Qu'est-ce que vous voulez dire maintenant? Avez-vous, la compagnie a-t-elle dû fournir un supplément à ce sujet ou non? Je veux dire, n'entrons pas dans...

Mr. Tarr: Je ne crois pas qu'il est question ici de fournir un supplément. On a tenu compte de cette obligation de fournir un minimum de 1.5 p. 100 par année. Ceci fait partie des règlements, et ceci est pris en considération lors de l'évaluation de la caisse.

Mr. Skoberg: C'est tout ce que je vous demandais. Est-ce que la compagnie a dû fournir un supplément à cette garantie de 1.5 p. 100?

Mr. Woods: Il y a eu certains cas.

Mr. Tarr: En supposant que cette garantie n'avait pas été prévu dans les règlements, il est probable que la contribution de la compagnie devrait faire d'année en année, serait quelque peu moins élevée.

Mr. Skoberg: Pouvez-vous nous fournir des cas réels, et nous en dire le nombre. Je ne veux pas connaître naturellement les personnes en particulier auquel la compagnie a dû verser ce supplément à cette garantie de 1.5 p. 100? C'est tout ce que je vous demande, je ne veux pas...

[Text]

Mr. Tarr: Well, there would be hundreds and hundreds of them.

Mr. Skoberg: I mean, hundreds and hundreds...

Mr. Tarr: Well, we could look at it. All right?

Mr. Skoberg: Yes, fine.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask my first question of Mr. Vaughan.

Several witnesses have appeared before the Committee and have used such language as, embezzlement, theft, mismanagement and other choice words of that nature. I would like to ask Mr. Vaughan a question. I believe—and you can correct me if I am wrong—that most of the enumeration I have made can be sued under the Criminal Code. Have you had anyone bring to court any cases against either the company or the pension fund?

Mr. Vaughan: As a result of these statements?

Mr. Trudel: As a result of the changes that have been made, yes.

Mr. Vaughan: Not that I know of, no.

Mr. Duncan: May I answer that, Mr. Vaughan I would say categorically that there have been no cases brought against the company.

Mr. Vaughan: Mr. Trudel, were you here at the beginning, when I referred to these words and said that I considered them irresponsible and an unjustified slur on management, and on the integrity of management?

Mr. Trudel: Yes, I was.

Mr. Vaughan: Canadian National does not operate its affairs in that fashion. We have a great integrity in the operation of this matter. We religiously follow the rules and administer the affairs of this important matter, which is most important to the employees of the company who gave many loyal years of service.

In our observation—I will repeat what I said at the outset—extravagant language like that really serves only to cause confusion in the minds of pensioners or employees who are not sitting here listening to it, but read some article in the paper. They may be in British

[Interpretation]

M. Tarr: Eh! bien, il y aurait des centaines et des centaines de cas.

M. Skoberg: Des centaines et des centaines de cas...

M. Tarr: Si vous voulez, nous pouvons examiner cette question. Êtes-vous satisfait?

M. Skoberg: Oui.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser ma première question à M. Vaughan.

Plusieurs témoins qui ont comparu devant le présent Comité ont utilisé des termes tels que: «détournements de fonds», «vols», «mauvaise administration» et d'autres mots choisis de ce genre; donc à ce propos, je voudrais demander à M. Vaughan s'il croit comme moi que des poursuites peuvent être intentées en vertu du Code criminel dans les cas qui sont ceux de ces termes. Est-ce qu'il y a eu des poursuites intentées contre la compagnie ou contre la caisse des pensions?

M. Vaughan: A la suite de ces déclarations?

M. Trudel: A la suite de ces accusations qui ont été faites, oui.

M. Vaughan: Non, pas autant que je sache.

M. Duncan: Me permettez-vous de répondre à ceci, monsieur Vaughan? Je dirai catégoriquement qu'il n'y a pas eu d'actions portées devant les tribunaux contre la compagnie.

M. Vaughan: Monsieur Trudel, étiez-vous là au début de la séance lorsque j'ai parlé de ces termes, de ces mots utilisés et que j'ai indiqué que je les considérais comme des déclarations sans fondement et comme portant atteinte à la réputation et à l'intégrité de la direction?

M. Trudel: Oui, j'étais présent.

M. Vaughan: Le CN ne gère pas ses affaires de cette façon. Nous mettons beaucoup d'intégrité dans notre exploitation. Nous suivons les règlements religieusement et nous gérons le mieux possible cette caisse qui est si importante pour les employés qui ont consacré beaucoup d'années au service de la compagnie.

A notre avis, et je répéterai ce que j'ai dit au début—des termes aussi exagérés ne peuvent que semer la confusion dans les esprits des retraités ou des employés qui ne siègent pas ici mais qui lisent les articles dans les journaux. Ces personnes peuvent se trouver

[Text]

Columbia or Newfoundland or Nova Scotia, and this does not really help the matter at all.

I repeat again—I do not want to overdo it—that you know our position on this.

Mr. Trudel: Mr. Chairman and Mr. Vaughan, I heard your first declaration, and the second time that you did mention this to the Committee. I do not want to belabour this point any further, but I would just like to ask one last question on this specific point.

Since the Committee has started hearing evidence, has notice been served on the company that charges would be laid in the near future?

Mr. Vaughan: I will ask our solicitor to answer that.

Mr. Duncan: All I can say, Mr. Trudel, is that I have no knowledge of any notice having been served. If it has been served, it has not been served upon management so far as I am aware, and certainly not at the headquarters level.

Mr. Vaughan: And even if it were served, there is no case. Nothing we have done is immoral or anything like that.

Mr. Trudel: Well then, Mr. Chairman, let me leave this and pursue another line of questioning. It has to do with the funded or unfunded liability.

Mr. Woods gave us the explanation, but let me ask a very specific question. Would it be possible—using the same measurements that were used to reduce this liability—that within any other year, this entire liability could be wiped out?

Mr. Woods: If Canadian National Railways were to put in \$300 million this year, that of course would put the fund actuarially in balance.

Mr. Trudel: Right. But this was not the intent of my question.

The Chairman: Mr. Trudel, would you allow Mr. Thomas a supplementary question?

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): It is not a question. I did not hear what Mr. Woods said. I did not

[Interprétation]

en Colombie-Britannique ou à Terre-Neuve ou en Nouvelle-Écosse et ceci n'améliore certainement pas les affaires.

Je répéterai à nouveau—je ne peux pas exagérer—que vous savez quelle est notre attitude à ce sujet.

M. Trudel: Monsieur le président et M. Vaughan, j'ai entendu votre première déclaration et votre deuxième déclaration à ce sujet devant le Comité et je ne voudrais pas enfoncer un clou qui est déjà enfoncé—mais j'aimerais simplement poser une dernière question à ce sujet.

Depuis que le présent Comité a siégé pour entendre les témoignages, est-ce que la compagnie a reçu une notification que des accusations seraient portées contre elle dans un avenir rapproché?

M. Vaughan: Je demanderais à notre avocat de répondre à cette question.

M. Duncan: Tout ce que je puis dire, monsieur Trudel, c'est que je n'ai pas entendu parler que l'on nous ait signifié que des poursuites allaient être intentées. S'il y a eu notification ceci n'a pas été fait à la direction autant que je le sache, et certainement pas au niveau du siège social.

M. Vaughan: Et même s'il y avait eu une notification de faite, la personne sera déboutée devant le tribunal car nous n'avons rien accompli d'immoral ni autre chose de ce genre.

M. Trudel: Bon, monsieur le président, abandonnons cette question et posons des questions d'un autre genre. Les questions que je veux poser maintenant ont trait à cette dette consolidée ou non consolidée.

M. Woods nous en a donné une explication, mais permettez-moi de poser une question bien définie. Serait-il possible—avec l'aide des mêmes genres d'évaluation qui ont été utilisés pour réduire cette dette—que...

M. Woods: Si le Canadien-National pouvait verser \$300 millions cette année, cette mesure naturellement équilibrerait d'un point de vue actuariel la caisse.

M. Trudel: C'est exact. Mais ce n'est pas là l'objet de ma question.

Le président: Monsieur Trudel, permettez-vous que M. Thomas pose une question complémentaire?

M. Trudel: Oui.

M. Thomas (Moncton): Il ne s'agit pas d'une question. Je n'ai pas entendu ce que M.

[Text]

catch what he was talking about.

Mr. Woods: Sorry. At the moment, if C.N.R. were to contribute \$300 million this year, plus of course the current year's cost, and the valuation were done at the end of this year—assuming nothing had changed since 1968 and assuming everything had conformed—there would be no unfunded liability.

Mr. Trudel: Then, following this answer, Mr. Chairman, let me ask Mr. Woods another question: What changes—should the company pay in the \$300 million—could be anticipated by the recipients in pensions as to an increase or betterment in the engagements that have been contracted for by the company towards these employees? Should this be made this year? I assume that this is a very hypothetical question, if the company was to pay this \$300 million, but could you see any changes to benefits, to either present employees or retired employees?

Mr. Woods: Well, this is not for me to answer. I do not alter the plan. It would of course mean that if the company paid in \$300 million right now, their contribution in 1970 would be say \$310 million, or something of that kind. Their contributions in 1971 would be only \$10 million—only the current service cost.

If anybody then cared to come along and say that this is less than the employees are paying in 1971, and the company should make that up, and forgetting how much more the company paid in 1970, there would be a perfectly sound case for an improvement in the pension plan. But of course it would be quite an argument to forget the \$300 million.

Mr. Trudel: Then, Mr. Chairman, let me ask about this in another way. Mr. Woods, when you made the explanation as to the Mercer Report—and I may be wrong here—you did mention that this was a liability, and that you were making projections as to the payments that this liability brought into this fund on a yearly basis, and I believe you used \$22 million or \$29 million, and then less \$7 million.

Mr. Woods: Yes.

[Interpretation]

Woods a dit. Je n'ai pas saisi ce dont il parlait.

M. Woods: Je m'excuse. Pour l'instant, si le CN pouvait fournir une contribution de \$300 millions cette année, plus naturellement le coût concernant l'année en cours et que l'évaluation était effectuée à la fin de la présente année—en supposant que rien n'est changé depuis 1968 et que tout soit dans l'ordre—il n'y aurait plus de dette non consolidée.

M. Trudel: Puis, à la suite de cette réponse, monsieur le président, permettez-moi de poser à M. Woods une autre question. En supposant que la compagnie verse ces \$300 millions, les bénéficiaires des pensions peuvent-ils s'attendre qu'il y ait une augmentation ou une amélioration en rapport avec les engagements pris par la compagnie envers ces employés? En supposant que ceci soit accompli au cours de l'année, je suppose qu'il s'agit là d'une question très hypothétique, mais est-ce que vous croyez que une fois ces \$300 millions payés il y aurait un changement dans les prestations versées à l'heure actuelle soit pour les employés actuels, soit pour les employés déjà à la retraite?

M. Woods: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question. Je ne change pas le régime en cours. Ceci voudrait dire naturellement que si la compagnie versait ces \$300 millions tout de suite, sa contribution en 1970 serait, disons, de \$310 millions ou de quelque chose de ce genre. Sa contribution en 1971 ne serait plus que de \$10 millions, ne constituerait plus que dans le coût des frais de services courants.

Si quelqu'un s'avisait alors de dire que ceci est une somme moins importante que celle que les employés versent en 1971, et que la compagnie devrait en tenir compte et—oubliant combien la compagnie a versé en 1970—on pourrait dire alors que naturellement la compagnie pourrait fort bien apporter une amélioration au régime de pensions. Mais naturellement, il me semble qu'il serait fort difficile d'oublier ces \$300 millions que la compagnie a versés.

M. Trudel: Alors, monsieur le président, permettez-moi de poser cette question d'une autre façon. Monsieur Woods, lorsque vous avez expliqué le rapport Mercer—je peux me tromper ici—vous avez indiqué qu'il s'agissait là d'une dette et que vous faisiez les prévisions quant aux sommes qui seraient versées dans la caisse en rapport avec cette dette, par année, et je crois que vous avez cité un chiffre de \$22 millions ou de \$29 millions diminué ensuite de \$7 millions.

M. Woods: Oui.

[Texte]

Mr. Trudel: You were breaking it down over a number of years, and you are now saying that if the company was to contribute \$300 million, this would be eliminated. But this, I believe, if I go back to my original question, was not the intent of that question. We have heard before this Committee on several occasions that the unfunded liability was the avenue that we should be exploring to get to all the recommendations that have been submitted afterwards, and I will come back to that later.

When I did ask the question, it was not my intention to find out whether you could alter the plan or not. But just as to the moneys generated from this fund, in the assessment that you made when you reduced the fund from \$675 million to \$300 million, my question is specifically this.

In the further assessment, say in 1971, and using the same input, would it be possible to say that the \$300 million that is left is no longer required?

• 1130

Mr. Woods: Would you repeat it, please?

Mr. Trudel: By increasing the interest rate, wages and contributions, you have been able to reduce this from \$675 million to \$300 million. Using the same projection—one year end—could you come up with the decision that the \$300 million is no longer required?

Mr. Woods: It would have to be a very drastic change in the rate of interest or in the rate of future wage assumptions. I am speaking now completely in a hypothetical way. If for instance at the end of the year it were found that for some rather unforeseen reason we were able to use a rate of interest of 15 per cent or if we were to determine that in future, the unions were not going to bargain for any wage increases at all, then the \$300 million could disappear overnight in those circumstances because the effect of an increase in the rate of interest is extremely powerful on the funding of anything over a long period of 60 years.

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Woods: It could happen from the actuary's point of view if the events proved to be

[Interprétation]

M. Trudel: Vous ventilliez cette somme sur un certain nombre d'années et maintenant vous dites que si la compagnie avait contribué pour un versement de \$300 millions, tout cela serait éliminé. Mais tel n'était pas, je le crois, le but de la question que j'avais posée au début. Plusieurs fois, on a répété devant le présent Comité que la dette non consolidée devait constituer la voie que nous devions explorer pour aboutir à toutes les recommandations qui devaient être soumises par la suite, et je reviendrai sur ce sujet par la suite.

Lorsque j'ai posé ma question, ce n'était pas dans mes vues de chercher à savoir si vous pouviez modifier le régime ou non. Ma question est celle-ci: en ce qui concerne l'argent créé à partir de cette caisse, dans le cadre de l'évaluation que vous avez faite lorsque vous avez réduit la caisse de \$675 millions à \$300 millions, est-ce que vous pensez qu'au moment de la prochaine évaluation, disons en 1971 et en utilisant le même apport, ne pensez-vous pas qu'il serait possible de déclarer que ces \$300 millions qui restent ne sont plus requis?

M. Woods: Voudriez-vous bien répéter cela, s'il vous plaît?

M. Trudel: En augmentant le taux d'intérêt, les salaires et les contributions, vous avez été en mesure de réduire cette somme de 675 millions de dollars à 300 millions de dollars. En se servant des mêmes prévisions—à la fin de l'année—pourriez-vous en conclure que ces 300 millions de dollars ne seraient plus requis?

M. Woods: Il faudrait qu'il y ait des changements fantastiques au point de vue hypothèse sur les taux d'intérêt ou les taux futurs au point de vue salaire. Je parle ici d'une façon tout à fait hypothétique. Si par exemple à la fin de l'année on s'apercevait, que pour des raisons imprévues, nous pouvions nous servir d'un taux d'intérêt de 15 p. 100 ou si nous pouvions savoir, qu'à l'avenir, les syndicats n'allaient plus négocier d'augmentations de traitement du tout, alors ces 300 millions de dollars pourraient disparaître d'un seul coup, dans ces circonstances, car les résultats d'une augmentation du taux d'intérêt sont extrêmement importants en ce qui concerne le financement de n'importe quoi sur une période de temps étendue de 60 années.

M. Trudel: Oui.

M. Woods: Ceci, d'un point de vue actuariel, pourrait se produire si les événements au

[Text]

favourable to the fund which would be these kind of factors.

On the other hand, the reverse could happen. If for instance the rate of interest suddenly was to drop to 3 per cent because of changes in the market, that \$300 million could very rapidly rise to a much higher figure of a gain.

Mr. Trudel: Due to the fluctuation that could go either way the company reassesses every three years the indebtedness to the fund. Mr. Chairman, I come back to the recommendation:

The amount of money or the liability that is reassessed every three years should the fund not be sufficient, the company has the responsibility to put in by their yearly payment, the deficiency.

Mr. Woods: That is right under the Pension Benefits Standards Act.

Mr. Trudel: Then any changes in requirements, contractual or otherwise, either by the company or in negotiation, would have to be taken into consideration every year.

Mr. Woods: We do not really wait for the end of the three years. We are reviewing and auditing it annually so that we can expect the situation that is going to occur at the end of the three years. Every year, we review the actual rate of investment return the fund has earned to see how things are going. Every year and at each bargaining agreement, we naturally review any general rate of pay increase just to see how it measures against the assumptions we have made. When evaluation is finally conducted, we just do not let the computer produce figures and slavishly accept them. We have to reconcile them by ordinary commonsense methods. Naturally the effect to which wages have already been incurred will help us to check on the results of the valuation.

Mr. Trudel: Let me leave that, Mr. Chairman, and come back to what Mr. Woods said. The company has been paying more than the employees' share into the fund. In other words, the deduction made from the employee's wages are more than matched by the company and my question would be this. Would it be possible for this Committee, Mr. Chairman, to get a chart covering either the

[Interpretation]

sujet de ces genres de facteurs, étaient favorables à la caisse.

D'un autre côté, la situation inverse pourrait se produire. Si par exemple, le taux de l'intérêt tombait subitement à 3 p. 100 du fait de modifications survenues sur le marché, ces 300 millions de dollars pourraient s'accroître rapidement et atteindre un chiffre beaucoup plus élevé.

M. Trudel: A la suite de cette fluctuation qui pourrait se produire dans un sens ou un autre, la compagnie réévalue, chaque trois ans le passif de la caisse. Monsieur le président, j'en reviens aux recommandations présentées:

En ce qui concerne le montant d'argent ou la dette qui est réévalué tous les trois ans, dans les cas où la caisse ne suffirait pas, la compagnie a la responsabilité d'y verser, dans son paiement annuel, une somme comblant ce déficit.

M. Woods: Ceci est exact en vertu de la Loi sur les normes de prestation de pension.

M. Trudel: Par conséquent, toutes modifications apportées aux exigences, contractuelles ou autres, assumées soit par la compagnie ou à la suite de négociations, devraient être prises en considération chaque année.

M. Wood: Nous n'attendons pas, en fait, la fin des trois années. Tous les ans nous revisons et vérifions la situation de façon à pouvoir prévoir quelle sera la situation à la fin des trois années. Chaque année, nous examinons ce que la caisse a obtenu en fait de bénéfices à la suite du taux effectif de rapport de l'investissement afin de voir où en sont les choses. A chaque année, et, lors de chaque accord résultant de négociations, nous étudions naturellement, nous examinons toute augmentation générale du taux de salaire afin de voir comment il se compare à ce que nous avions prévu comme hypothèse. Lorsqu'en fin de compte l'évaluation est effectuée, nous n'acceptons pas servilement les chiffres que nous donne l'ordinateur nous les rapprochons, nous le mettons en concordance selon les méthodes ordinaires du bon sens. Naturellement les effets déjà ressentis de l'augmentation, par exemple des salaires nous aideront à vérifier les résultats de l'évaluation.

M. Trudel: Permettez-moi de changer de sujet, monsieur le président, et d'en revenir à ce que M. Woods a déclaré. La compagnie a versé plus que la part des employés dans la caisse. En d'autres termes, déduction faite sur les salaires des employés et plus que compensée par la compagnie et ma question est donc la suivante: est-ce que le présent Comité, monsieur le président, pourrait obtenir un

[Texte]

period 1960 to 1965 or a longer or shorter period, with two columns indicating what has been paid into the fund by the employees and what has been required by the company, either in dollars or in percentage. Is such a chart available?

Mr. Tarr: Yes, we will get that, Mr. Chairman.

Mr. Trudel: Fine.

Mr. Vaughan: Is the period 10 years?

Mr. Trudel: I believe the figures mentioned were 1960 to 1969 in the report. I am not tied, Mr. Vaughan, to the years. It is just if it is available over any projected years. Mr. Woods was mentioning using one year, but if we used the same figures used in the assessment that produced the figure of reducing the liability by several hundred million dollars, then we will be on the same comparison basis.

Mr. Vaughan: Very well, we will prepare a table.

The Chairman: Mr. Trudel, could I put you in the second round? I know the answers have been quite long but you are already over your 10 minutes. Mr. Thomas from Moncton.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. I think I will start with Mr. Tarr. He has had a relatively easy morning.

Mr. Tarr, in your brief remarks you referred to the complaint employees have about having no real say on the present pension board because CNR outnumbers them and in effect has the final say. You made a statement there which I agree with. I brought this up myself different times when this complaint came up with previous witnesses.

You stated that the CNR felt they must have control because after all they were the ones who were responsible for financing the plan. Could you conceive of a pension fund set up let us say on a mutual basis. In other words, the CNR would not be responsible for funding and neither would the employees. It would be a self-sustaining fund. With a fund

[Interprétation]

diagramme indiquant, au sujet de la période allant de 1960 à 1965 ou au sujet d'une période plus longue ou moins longue, sous deux colonnes ce qui a été versé à la caisse par les employés et ce qui a été demandé à la compagnie comme versement soit en argent soit en pourcentage. Est-ce que nous pourrions obtenir un tel diagramme?

M. Tarr: Oui, nous allons en obtenir un, monsieur le président.

M. Trudel: Très bien.

M. Vaughan: S'agira-t-il d'une période de dix ans?

M. Trudel: Je crois que les chiffres indiqués dans le rapport allaient de 1960 à 1969, je ne suis pas l'esclave, monsieur Vaughan, des années. Ce que nous voulons c'est un diagramme si celui-ci est disponible pour un certain nombre d'années prévues. M. Woods avait mentionné une seule année, mais si nous utilisions les mêmes chiffres que ceux qui avaient été utilisés lors de l'évaluation qui avait permis de réduire le chiffre de la dette de plusieurs centaines de millions de dollars, alors nous disposerions de la même base de comparaison.

M. Vaughan: Très bien, nous allons préparer un tableau.

Le président: Monsieur Trudel, me permettez-vous de vous inscrire pour le deuxième tour de questions? Je sais que les réponses ont été fort longues mais vous avez déjà passé les dix minutes qui vous sont allouées. Monsieur Thomas de Moncton.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. Je crois que je vais commencer par poser des questions à M. Tarr; il n'a pas trop travaillé ce matin.

Monsieur Tarr dans vos remarques brèves que vous avez présentées vous avez indiqué que les employés se plaignaient de n'avoir aucune voix effective auprès du conseil actuel des pensions car le CN les noyait sous le nombre et avait en fait, le dernier mot. Je suis d'accord avec cette déclaration j'ai soulevé cette question, moi-même, plusieurs fois lorsque ce grief a été présenté par des témoins auparavant.

Vous avez déclaré que le CN croyait devoir disposer du contrôle car, après tout, c'était lui qui avait la responsabilité de financer la caisse. Ne pourriez-vous concevoir qu'une caisse de pension soit établie, disons, sur une base mutuelle. En d'autres termes, le CN ne serait pas responsable du financement ni des employés non plus. Il s'agirait d'une caisse qui

[Text]

of that type, I do not think your argument would still be valid that the CNR should have control of the Board. Would such a fund be feasible? Starting from where we are now, could you turn this fund into a self-supporting fund?

Mr. Tarr: I would think it would be a little difficult to turn the present fund into that kind of a fund but if you did have a pension plan where "x" per cent of payroll was contributed by the employees and "x" per cent of payroll was contributed by the employer and it was understood that that was all the money available to provide a pension plan, I assume then that whatever body was in charge of that could vary the pensions in accordance with the status of the fund from time to time. They might have to be reduced at times and increased at others.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, it would be a mutual decision of both parties.

Mr. Tarr: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): This is the point I brought up too. You might conceivably have to reduce pensions at certain times or increase contributions.

Mr. Tarr: When you do have a pension plan such as ours, where pensions are based on the last five-years earnings, you have uncertainty at any time as to what the pensions are going to be. Therefore in the kind of plan we have been talking about, there is a fixed amount of money available. You might well have to raise the contributions of both parties or reduce the pensions to fit in with the amount of money available.

Mr. Thomas (Moncton): To your knowledge, Mr. Chairman and Mr. Tarr, are there any pension plans of this type in existence?

Mr. Tarr: Perhaps Mr. Woods could answer that. I really do not know.

Mr. Woods: There are pension plans of this type where the contributions of both the employees and the employer are fixed but the nature of the benefits has to be quite differ-

[Interpretation]

subviendrait à ses besoins. Dans le cas d'une caisse de ce genre je ne crois pas que ce que vous disiez serait toujours valable soit que le CN doive avoir le contrôle de la commission de pension. Est-ce qu'il y aurait possibilité d'établir une telle caisse? Est-ce que à partir de ce que nous avons à l'heure actuelle, nous ne pourrions transformer cette caisse en une caisse indépendante, capable de subvenir à ses besoins?

M. Tarr: Je crois que ce serait un peu difficile dans le cas de la caisse actuelle mais si vous aviez par exemple un régime de pension où «x» p. 100 de la liste de paye consistait dans la contribution des employés et que «x» p. 100 de la liste de paye représentait la contribution de l'employeur et qu'il était entendu que ce serait là tout l'argent disponible pour le régime de pension, je suppose qu'alors, quelque soit l'organisme qui dirige cette caisse, ce dernier pourrait faire varier, changer les pensions selon l'état de la caisse de temps en temps. Il se pourrait que les pensions soient réduites à certains moments et qu'à d'autres ces dernières soient augmentées.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, il s'agirait là de décisions prises conjointement par les deux partis.

M. Tarr: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): C'est la question que j'ai soulevée aussi. On peut s'attendre à ce que les pensions soient réduites à certains moments où à ce que l'on soit obligé d'augmenter les contributions.

M. Tarr: Lorsque vous traitez d'un régime de pension tel que celui que nous avons, où les pensions sont basées sur les gains faits pendant les cinq dernières années, il n'est pas toujours bien établi à certains moments quel sera le montant des pensions versé. Dans le genre de régime dont nous parlions, il y aurait alors une somme fixe d'argent disponible et il vous faudrait éventuellement augmenter les contributions des deux partis ou réduire les pensions pour pouvoir opérer dans les limites de l'argent disponible.

M. Thomas (Moncton): Connaissez-vous, monsieur le président et monsieur Tarr, des régimes de pension de ce genre à l'heure actuelle?

M. Tarr: Peut-être que M. Woods pourrait répondre à cette question. Personnellement je n'en sais rien.

M. Woods: Il existe des régimes de pension de ce genre où les contributions tant de l'employé que de l'employeur sont fixées mais la nature des prestations doit être tout à fait

[Texte]

ent. As Mr. Tarr said, once you have fixed the contributions you have to let the benefits vary.

● 1140

Mr. Thomas (Moncton): Sort of an annuity idea.

Mr. Woods: This is what is called the money purchase plan. This is the oldest form of pension plan. The employee contributes 5 per cent and the employer contributes 5 per cent while each employee has his own savings account. In other words, his own money was accumulated in his own savings account matched by the employer and whatever had accumulated at the time of retirement bought him a pension. There was no possibility of retroactive assessment.

Under this type of plan, if everybody's wages doubled overnight, there would obviously be a tremendous new liability. You cannot, obviously, go back to the employees and say: "Look you have got to pay us back all that you should have contributed over the past years if you are going to pay half your pension".

Mr. Thomas (Moncton): Am I right then in this assessment. If the CN pension plan were of this type, then every time there was an employee wage increase, being 50-50 parties, the employees would have to pay contributions to allow for the increased pension for their wage increase.

Mr. Woods: It would be fiscally impossible to take an employee who had been 35 years with the railway because if his pay was doubled within the last five years of his retirement, his pension might be doubled but he might have to pay \$10,000 for his share.

Mr. Thomas (Moncton): This is my point. Mr. Tarr, in the General Chairmen's Association brief on page 28, it is stated that:

The Company in fact, has intimated quite strongly that it will not improve the benefits of the Plan until the unfunded liability has completely disappeared.

Have the employees, through their unions through any individual, made representa-

[Interprétation]

différente. Comme M. Tarr l'a déclaré, une fois que vous avez fixé les contributions il faut que les prestations varient.

M. Thomas (Moncton): Une sorte de rente, d'annuité quoi.

M. Woods: C'est ce qui est dénommé le régime d'achat de l'argent. C'est la plus ancienne forme de régime de pensions. L'employé contribue pour 5 p. 100 et l'employeur pour 5 p. 100 et chaque employé possède son propre compte d'épargne. En d'autres termes, son propre argent est accumulé dans son propre compte d'épargne et l'employeur fournit sa contribution équivalente plus tout ce qui a été accumulé au moment de la retraite; tout ceci ensemble paye pour sa pension. Il n'y avait aucune possibilité d'évaluation rétroactive.

En vertu de ce régime, si le salaire de chaque personne est doublé tout d'un coup, il en résulterait de toute évidence, une immense nouvelle dette. Vous ne pouvez vous retourner et dire à l'employé: «Il faut nous rembourser tout ce que vous auriez dû contribuer ces dernières années si vous voulez contribuer pour moitié à votre pension».

M. Thomas (Moncton): Ai-je raison, par conséquent, de faire cette appréciation. Si le régime de pensions du CN était de ce genre, alors chaque fois qu'il y aurait une augmentation de salaires pour l'employé, du fait que chaque partie verserait 50 p. 100, les employés devraient alors verser les contributions qui contrebalanceraient l'augmentation de pension en rapport avec leur augmentation de salaires.

M. Woods: Il serait, du point de vue financier, impossible pour prendre l'exemple d'un employé qui aurait été 35 ans au service du CN de lui demander de contribuer éventuellement pour une somme de \$10,000 pour sa part dans le cas où son traitement aurait doublé au cours des cinq dernières années ce qui aurait doublé sa pension.

M. Thomas (Moncton): C'est ce que je voulais prouver. M. Tarr dans le mémoire de l'Association des présidents généraux, à la page 17, il est indiqué:

En effet, la Compagnie a laissé entendre plutôt fermement qu'elle ne modifiera pas les avantages du régime avant qu'elle n'ait pu réussir à consolider ses obligations au complet.

Est-ce que les employés, par l'intermédiaire, de leur syndicat ou par le truchement

[Text]

tions at any time to the Pension Board to renegotiate the pension agreement either as to the benefits or any other matters? What has been your reply!

Mr. Tarr: Firstly, as to the statement that we have said that pension benefits could not be increased until the unfunded liability disappeared, I do not know what the basis of that is. Certainly I have never said that. I am sure nobody has ever made that statement.

I indicated in my preliminary remarks that following a good deal of discussion over the last couple of years by the labour members on the Pension Board as to changes their members thought ought to be made in the pension plan, we did ask them to put this before us more formally and to indicate some order of priority on the various things. This they did last July. It was given a great deal of consideration both through discussions within the Pension Board itself and by the Company as well. Then the reference of the whole question of pensions to this Committee came along and at that point we put further consideration on the shelf until we saw what developed.

Mr. Thomas (Moncton): You would defer it because under the present conditions of the fund, you could not agree to increased benefits.

Mr. Tarr: No. We deferred it because we thought that since the matter had been referred here, it would be discourteous to take action while that was the case. The other main consideration was that there were these rumblings that have since become more concrete that the employees wish to go into negotiation on pension plans. Obviously, if we are going into negotiation we would want to leave any possibility of changes to be dealt within the negotiations.

Mr. Thomas (Moncton): Would these representations be fairly recent then?

Mr. Tarr: The submission of this list of proposed changes was made last July.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I think I will go back to Mr. Woods now that

[Interpretation]

de certaines personnes, ont présenté des requêtes à quelque moment au Conseil des pensions en vue de renégocier l'accord concernant les pensions soit au point de vue prestations soit à tout autre point de vue? Quelle a été votre réponse?

M. Tarr: Tout d'abord, en ce qui concerne cette déclaration à l'effet que les prestations de pensions ne pourraient être augmentées avant que la dette non-consolidée disparue, je ne sais pas sur quoi on base cette déclaration. Il, n'y a pas de doute que je n'ai jamais déclaré cela. Je ne crois pas que quelqu'un ait fait cette déclaration.

J'ai indiqué au cours de mes remarques préliminaires, qu'à la suite de pas mal de discussions qui ont eu lieu ces dernières années, discussions émanant des représentants du travail auprès du Conseil des pensions au sujet des modifications à apporter au sujet du régime de pensions, nous avons demandé à ces derniers de nous présenter ces revendications d'une façon plus officielle et de nous indiquer quelques genres de priorité respectés en ce qui concerne les diverses questions étudiées. Ceci a été fait en juillet dernier. On a étudié ces questions tant au sein du Conseil des pensions que au sein de la Compagnie elle-même. Puis toute cette question des pensions a été déferée au présent Comité et pour l'instant, nous avons mis de côté toute nouvelle étude jusqu'à ce que nous voyions ce qui va arriver.

M. Thomas (Moncton): Vous remettriez la question à plus tard car, dans les conditions actuelles où se présente la caisse, vous ne pourriez accepter d'augmenter les prestations.

M. Tarr: Non, nous avons remis la question à plus tard car nous pensions que puisque l'affaire nous avait été renvoyée ici, il n'aurait pas été poli de prendre des mesures dans les circonstances actuelles. L'autre facteur principal que nous avons pris en considération était qu'avec toutes ces discussions, ces rumeurs qui se sont concrétisées à savoir que les employés veulent négocier des régimes de pensions, de toute évidence, il apparaît que si nous voulons négocier, nous voulons que les possibilités de modifications soient étudiées au cours de ces négociations.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que ces demandes ont été relativement récentes alors?

M. Tarr: La présentation de la présente liste de changements proposés a été faite en juillet dernier.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je crois que je vais à nouveau poser des

[Texte]

he has had a rest. I hope he does not completely confuse me. I appreciate that the actuarial profession is one all its own and sometimes it is hard for the layman to understand its figures. However, it seems to me, Mr. Woods, in listening to the submissions of the various employees' unions that the crux of this whole thing is this fund about which there seems to be a misunderstanding.

The employees seem to feel that they have a vested interest in this fund and that all interest credited to the fund should go to improve their pension plans. I know the company has a different view and I try to understand the opposing views. Following Mr. Trudel's questioning, you yourself said that actuaries can be wrong or can differ. I mean the basic methods are the same but the assumptions can vary. In other words, you are saying that if you guess the performance of the fund wrong, your experience surplus can be thrown out. Instead of \$371 million, you might have \$100 million or you might even have a loss. Is that fair? In other words, this experience surplus is based on assumptions which may be faulty.

Mr. Woods: If I really could predict the future, I would probably at this moment be sitting in a stockbroker's office making my fortune.

Mr. Thomas (Moncton): I agree, Mr. Woods.

Mr. Woods: Unfortunately I might realize that I was going to die tomorrow.

The Chairman: Could you please try not to talk at the same time because it is pretty hard for the interpreters.

Mr. Woods: I am sorry, I thought you had finished.

The Chairman: I would ask you to let the question be put.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I am sorry. I am not questioning Mr. Woods' fallibility. The basis of my argument is that these figures are only estimates which you said should be reviewed every two or three years.

[Interprétation]

questions à M. Woods, maintenant qu'il s'est reposé. J'espère qu'il ne m'embrouillera pas complètement l'esprit. Je me rends compte que la profession est d'actuaire et tout à fait spéciale et qu'il est difficile au profane de comprendre les chiffres qu'elle nous présente. Toutefois, il me semble, monsieur Woods, qu'en portant attention aux exposés que les différents syndicats d'employés nous ont présentés, on se rend compte que le nœud du problème c'est cette question de la caisse au sujet de laquelle il semble y avoir malentendu.

Les employés semblent considérer qu'ils ont un intérêt acquis dans cette caisse et que tous les intérêts qui sont crédités à la caisse devraient leur revenir dans l'optique d'une amélioration de leur régime de pensions. Je sais que la Compagnie a un autre point de vue et je m'efforce de comprendre les points de vue opposés. À la suite des questions posées par M. Trudel, vous avez vous-même déclaré que les actuaires peuvent se tromper ou peuvent différer d'opinion. Je veux dire que les méthodes fondamentales sont les mêmes mais que les hypothèses peuvent varier. En d'autres termes, vous déclarez que si vous vous trompez sur ce qui adviendra au point de vue rendement de la caisse, votre excédent d'expérimentation peut être entièrement rejeté. Au lieu d'avoir 371 millions, il se pourrait que vous ayez 100 millions ou même que vous ayez une perte. Est-ce exact? En d'autres termes, cet excédent d'expérimentation est basé sur des hypothèses qui peuvent être fausses.

M. Woods: En fait, si je pouvais prévoir l'avenir, je serais probablement assis à l'heure actuelle dans un bureau de courtier en valeur et je ferais fortune.

M. Thomas (Moncton): Je suis d'accord avec vous, monsieur Woods.

M. Woods: Malheureusement, il se pourrait que je m'aperçoive que je vais mourir demain.

Le président: S'il vous plaît ne parlez pas tous en même temps car cela rend la tâche très difficile pour les interprètes.

M. Woods: Je m'excuse, je croyais que vous aviez fini.

Le président: Je vous demanderais de permettre que la question soit posée.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je m'excuse. Je ne mets pas en doute la faillibilité de M. Woods. Je base mon raisonnement sur les faits que ces chiffres ne sont que des estimations qui, vous l'avez dit,

[Text]

In other words, instead of a \$371 million experience surplus, there might be no surplus. From a business point of view, instead of saying "All right we have a surplus based on the expected performance of so many million dollars. Therefore, we are going to reduce the amount the CN must pay by \$7 million", why would it not be better to say: "All right, this is only an estimate. CN will continue to pay \$29 million and if something goes wrong and our results are not as good as expected, at least there will be that much money paid into the fund." This is only a bookkeeping procedure. Is it necessary or is it proper, based on the fact that your experience surplus may not be accurate? In other words, you might have arrived at \$600 million experience surplus or you might have arrived at \$100 million. Why not say: On the original basis, \$29 million is required to be paid each year so let the CNR continue to pay the \$29 million and build up the fund."

Mr. Woods: This is a matter of company policy. I have to make the best estimate I can in the light that is given me of the future. I have to say what I consider is the contribution that it is necessary for the company to make. If the company wishes to pay more than that, I would never argue. I would certainly argue if the company wished to pay less than that. It is not for me to say how much the company should put aside this year against future contingencies. I have made every attempt to foresee these contingencies and on this basis have come up with an unfunded liability of \$300 million which I would recommend be liquidated at \$22 million a year plus the current service cost which is about \$10 million which makes it \$32 million—the company contribution.

If the company wished to continue the \$40 million contribution that is entirely up to them. I am limited in the degree to which I can act as God.

Mr. Thomas (Moncton): The Chairman is going to cut me off in a minute. This is my point exactly. In other words, this is company policy. Following along with what Mr. Trudel was saying, if we could get rid of this unfunded liability some way, then if the

[Interpretation]

devraient être révisées tous les deux ou trois ans. En d'autres termes, au lieu d'avoir un excédent d'expérimentation de 371 millions, il pourrait très bien se faire qu'il n'y aurait aucun excédent, aucun surplus. D'un point de vue commercial, au lieu de dire: «très bien nous avons un excédent basé sur le rendement attendu de tant de millions de dollars par conséquent, nous allons réduire le montant que doit verser le CN de 7 millions», ne serait-il pas préférable de dire: «très bien, il s'agit là simplement d'une estimation, le CN continuera à verser 29 millions et si quelque chose va mal et que les résultats ne sont pas aussi bons que ceux auxquels on s'attendait, tout au moins il y aura cet argent qui aura été versé dans la caisse». Votre excédent d'expérimentation est une écriture comptable et, par conséquent, celle-ci est-elle nécessaire ou appropriée puisqu'elle peut ne pas se révéler exacte? En d'autres termes, vous pouvez en arriver à un chiffre de \$600 au point de vue d'excédents d'expérimentation où vous auriez pu en arriver à un chiffre de 100 millions. Pourquoi ne pas dire plutôt: «sur la base établie à l'origine, 29 millions sont requis au point de vue paiements pour chaque année, par conséquent, laissons le CN continuer à verser ces 29 millions, ceci permettra de construire, si on veut, la caisse».

M. Woods: Il s'agit là d'une question de ligne de conduite de la Compagnie. Il me faut faire les meilleures estimations possibles selon ce que je sais de l'avenir. Il me faut établir ce que je crois être la contribution qui est nécessaire, que la Compagnie doit verser. Si la Compagnie désire verser plus, je ne m'y opposerai pas mais certainement je soulèverais des objections si la Compagnie voulait verser moins que cette somme. Ce n'est pas à moi de dire à la Compagnie combien elle doit mettre de côté cette année pour faire face aux aléas de l'avenir. J'ai essayé le mieux possible de prévoir ces aléas et, sur cette base, j'en suis arrivé à établir une dette non-consolidée de 300 millions au sujet de laquelle je conseille une liquidation en raison de 22 millions par année plus les frais de service courant ce qui représente à peu près 10 millions et ce qui en tout fait 32 millions—par conséquent, c'est là la contribution de la Compagnie. Si la Compagnie désire continuer à verser une contribution de 40 millions, c'est tout à fait son affaire. Je ne suis pas infallible.

M. Thomas (Moncton): Le président va me couper la parole dans une minute. Voilà ce que je voulais prouver. En d'autres termes, cette question relève de la ligne de conduite suivie par la Compagnie. Pour rester dans la même verve que M. Trudel, si nous pouvions

[Texte]

Company should make equal contributions with the employees, the fund would have a completely different picture. Is this right?

Mr. Woods: Most certainly. Presumably, if the Company paid more and if the Company wanted to liquidate this \$300 million in 10 years or pay it off right now in one year as against the balance of the 60 years from the original date of the Act, it would have to pay less later.

The more the company paid now, all else being equal, the less it would have to pay later. Therefore when it came to the period where it was paying less, if it was insisted that they maintain their original rate of contribution, then the fund would truly be in surplus and you would have to increase benefits for that surplus.

● 1150

Mr. Thomas (Moncton): Just one short question, Mr. Chairman. It seems to me that this bitterness and some of these charges have arisen because there is a basic misunderstanding. Whether or not it is deliberate, I do not know and it is not for me to say. The employees make the statement time after time that they are contributing more than the company. The company says, "No, we are contributing more than you are". If we take your figures, the company last year contributed \$24 million, \$22 million of which was to amortize this debt. The employees feel, rightly or wrongly, that the company still should be contributing on an annual basis more money than they are now. If there was some way in which we could reduce this unfunded liability, then we could adjust our pension plan to something more reasonable for the group of employees. Is this fair, Mr. Tarr or Mr. Woods?

Mr. Woods: Internally, it would be a debt. A debt is a fixed note which indicates that you can fix the long-term liabilities but you just cannot fix them for pensions. As a matter of fact, this so-called debt has arisen in the alterations to the plan which have occurred in recent years. First of all, when the plan was changed from Part I which, in effect, was a money purchase type plan to a plan based on an indefinite figure of future earnings, the

[Interprétation]

nous débarrasser de cette dette non-consolidée de quelque façon, alors si la Compagnie pouvait fournir des contributions égales à celles des employés, la caisse présenterait alors un aspect tout à fait différent, n'est-il pas vrai?

M. Woods: Très certainement. En supposant que si la Compagnie versait plus ou qu'elle veuille liquider ses 300 millions sur une période de 10 ans ou liquider entièrement tout de suite en une année plutôt que sur la période de 60 ans prévue à partir de la date fixée à l'origine dans la Loi, la Compagnie aurait moins à payer par la suite.

Plus la Compagnie verse de l'argent maintenant, toute chose égale d'ailleurs, moins elle aura à payer à l'avenir. Par conséquent, lorsque la Compagnie en arriverait au moment où elle aurait moins à verser, si l'on insistait pour que cette dernière continue à verser sa contribution selon le taux d'origine, alors la caisse présenterait vraiment un excédent et il vous faudrait augmenter les prestations en rapport avec cet excédent.

M. Thomas (Moncton): J'aimerais simplement poser une courte question, monsieur le président. Il me semble que cette amertume que l'on a constatée et certaines de ces accusations qui ont été portées ont résulté d'un malentendu fondamental. Que ceci ait été voulu ou non, ce n'est pas à moi à le dire. Les employés ont déclaré maintes et maintes fois qu'ils contribuaient plus que la compagnie. La compagnie a répondu: «Non, c'est nous qui contribuons plus que vous». Si nous nous basons sur vos chiffres, la compagnie a contribué, l'année passée, pour 24 millions de dollars dont 22 millions de dollars étaient affectés à l'amortissement de cette dette. Les employés pensent, à tort ou à raison, que la compagnie devrait contribuer, chaque année, plus qu'eux-mêmes. Si nous pouvions, de quelque façon, réduire cette dette non consolidée, alors nous pourrions réajuster notre régime de pension pour en faire quelque chose de plus raisonnable aux yeux du groupe d'employés. Est-ce que ceci serait juste, monsieur Tarr ou monsieur Woods?

M. Woods: Au point de vue gestion interne, il s'agit d'une dette. Une dette est un billet à ordre à échéance fixe qui indique que vous pouvez établir une date fixe à longue échéance pour des dettes mais vous ne pouvez établir de cette même façon les pensions. En fait, ces dettes en question que l'on a appelées ainsi, résultent des modifications qui ont été faites au régime ces dernières années. Tout d'abord lorsque le régime a été changé par

[Text]

formula was 1 per cent for 20 years; $1\frac{1}{4}$ per cent for the next 10 years; and $1\frac{1}{2}$ per cent for every year of service over 30 years. When that was changed to $1\frac{1}{4}$ per cent for the first 30 years and $1\frac{1}{2}$ per cent thereafter, a sudden extra liability was created. When that was again changed to $1\frac{1}{2}$ per cent throughout—although with the introduction of the Canada Pension Plan this became 1 per cent because the company also had to contribute to the Canada Pension Plan—this brought in a further unfunded liability.

The idea that this is a debt that existed 50 years ago which we are still struggling to meet is quite wrong. This so-called debt has arisen from recent plan changes. Since, of course, the employees cannot be asked to make up their share, the company has had to assume the obligation. They do not necessarily have to pay it in one year. By the Act, they are allowed a long period of years to pay it off.

It has been expressed I know that the company contribution is only the current service costs, \$10 million, and this is all that should be compared with the employee contributions. If, for example, today there was unexpectedly a 20 per cent increase in over-all wages, the gross liability of the plan would be increased by some 20 per cent. Maybe \$300 or \$400 million would be added overnight to the unfunded liability. You can see why you can hardly call this a debt.

Mr. Thomas (Moncton): Could I ask just one short question, Mr. Chairman? Mr. Tarr or Mr. Woods could give us this information later. I do not think they would have it right at their fingertips. Could you give us an approximate cost of what the improvements in the pension plan requested by the employees would amount to—in other words, if you increase your benefits from $1\frac{1}{2}$ per cent to 2 per cent and if you pick up these other side benefits? Let us take the General Chairman's recommendations. Have you considered

[Interpretation]

rapport à ce qu'il était dans la partie un, c-à-d. lorsqu'il y a eu transformation d'un genre de régime d'achat d'argent à un régime basé sur un chiffre indéterminé de gains futurs, la formule était alors de un p. 100 sur vingt années; de 1.25 p. 100 pour les dix années suivantes et de 1.5 p. 100 pour chaque année de service dépassant trente ans. Lorsque ces chiffres ont été changés pour devenir 1.25 p. 100 pour les trente premières années et 1.5 p. 100 pour les années suivantes, on a créé soudainement une dette supplémentaire lorsque ces chiffres ont été à nouveau changés pour devenir 1.5 p. 100 pour tout le temps de service d'un employé—malgré que la suite de l'introduction du régime de pension du Canada cette proportion soit devenue un p. 100 du fait que la compagnie devait aussi contribuer à ce dernier régime—on a créé une nouvelle dette non consolidée.

Cette conception qui veut que ces dettes existent depuis 50 ans et que nous soyons toujours en train d'essayer de la liquider est tout à fait fausse; cette soi-disant dette résulte de changements récents au régime. Puisque, naturellement, on ne peut demander aux employés d'ajouter de l'argent pour compléter leur part, la compagnie doit assumer cette dernière obligation. Mais la compagnie n'est pas nécessairement obligée d'assumer cette obligation au cours d'une seule année. D'une part, la loi, la compagnie a le droit de répartir ses paiements sur une longue période d'années pour liquider cette obligation.

On a déclaré, je le sais, que la contribution de la compagnie n'aura présenté que le coût des services courants, soit 10 millions de dollars, et que c'était tout ce qu'il fallait comparer avec la contribution des employés. Si, par exemple, il se produisait d'une façon inattendue une augmentation de 20 p. 100 pour l'ensemble des salaires, le passif brut du régime se trouverait accru de quelque 20 p. 100. Du jour au lendemain, une somme de 300 ou 400 millions de dollars s'ajouterait à la dette non consolidée. Vous voyez pourquoi nous ne pouvons presque pas qualifier cela de dette.

M. Thomas (Moncton): Me permettez-vous, monsieur le président, de poser simplement une courte question? M. Tarr ou M. Woods pourront nous apporter des renseignements plus tard à ce sujet, je ne pense pas qu'ils en disposent juste à l'instant, mais je leur demandais s'ils peuvent me fournir le coût approximatif que représenteraient les améliorations du régime de pension que demandent les employés; en d'autres termes, si l'on augmentait les prestations de 1.5 p. 100 à 2 p. 100 et si l'on acceptait de fournir ces autres avan-

[Texte]

them at all to figure the annual estimated cost.

Mr. Tarr: I have done some costing and I think we could give you some figures later on.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you. Put me down for the next round, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay (Lévis).

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, j'adresse ma question...

Le président: Monsieur Guay, ce serait peut-être plus facile si vous vouliez indiquer à qui vous allez poser votre question.

M. Guay (Lévis): Voici, monsieur le président, j'ai des questions de portée générale, je ne sais pas qui pourra y répondre.

Le président: Très bien!

M. Guay (Lévis): Étant donné que je ne suis pas un actuaire, je ne veux pas me compromettre avec des questions de chiffres, car je ne suis pas tellement habile dans ce domaine. Je n'ai que quelques questions de portée générale.

Premièrement, je voudrais savoir qui, en fait, est propriétaire du fonds et qui l'administre?

Mr. Vaughan: The Canadian National Railway Company administers the fund in accordance with its statute.

M. Guay (Lévis): Qui est le propriétaire, monsieur Vaughan?

Mr. Tarr: The assets of the fund are held in the name of the Canadian National Railway Company as trustee for the pension fund.

M. Guay (Lévis): Donc, il est fiduciaire de la caisse de retraite. Dans le préambule, on a parlé à plusieurs reprises d'une dette qui est due par le National Canadien à la caisse de retraite, alors, si je comprends bien, cette caisse est constituée pour une bonne part de l'argent déposé par les cotisants. Alors, je me demande si le National Canadien s'oppose à ce qu'il y ait une composition égale pour la Commission des pensions.

Mr. Tarr: Firstly, the company's contributions to the fund have been much larger than the employees'. I dealt in my opening remarks with the composition of the Pension Board. I

[Interprétation]

tages marginaux? Prenons comme exemple, les recommandations présentées par l'association des présidents généraux; avez-vous examiné celle-ci pour établir ce qu'il en coûterait annuellement?

M. Tarr: Nous avons fait quelques calculs de coût et, je crois que nous pourrions vous fournir des chiffres plus tard.

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président, veuillez-bien porter mon nom pour la prochaine série de questions.

Le président: Monsieur Guay (Lévis)?

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I ask my question...

Le président: Mr. Guay, it would be maybe more easy if you would tell us to whom you are going to direct your question.

M. Guay (Lévis): Well, Mr. Chairman, I have a few general questions to put, I do not know who is going to be able to answer them.

The Chairman: Very well.

M. Guay (Lévis): I am not myself naturally, I do not want to get mixed up myself with figures. I only have a few questions of general interest to put.

First, I would like to know who is actually the owner of the firm and who administers the firm?

M. Vaughan: C'est la compagnie des chemins de fer nationaux qui administre la caisse et conformément à ses règlements.

M. Guay (Lévis): Who is the owner, Mr. Vaughan?

M. Tarr: L'actif de la caisse est géré au nom de la compagnie des chemins de fer nationaux qui est fiduciaire de la caisse de pension.

M. Guay (Lévis): The C.N. is then the trustee of the pension fund. In the preamble, it has been mentioned a few times that the Canadian National had a liability toward the pension fund. Then, it is my understanding that this fund is made, for a good part, by money contributed by the members, by the subscribers. Then, I wonder, if the Canadian National is against an equal representation within the pension board.

M. Tarr: Tout d'abord, les contributions de la compagnie à la caisse ont été beaucoup plus importantes que celles des employés. J'ai traité, dans mes remarques d'ouvertures, de la

[Text]

think we are quite willing to discuss some alteration in the representation on the Pension Board. However, I did point out that since the company assumed, to all intents and purposes, an open-ended liability to see that the pensions are paid in accordance with the rules, it could hardly be expected that any Pension Board, no matter who was on it, could commit the Board of Directors of Canadian National to expenditures. Therefore, the final say, no matter what the composition of the Board is, has to be with the Board of Directors so long as the pension plan continues in its present form.

M. Guay (Lévis): J'en reviens à la question de M. Thomas qui demandait s'il n'est pas possible d'avoir une proposition qui sont mutuelle, que les deux contributions soient versées à un fonds mutuel, et que ce soit administré à part égale, tant par les cotisants que par les employeurs.

Mr. Tarr: It would be possible but not with the kind of plan we have now. It would have to be a different kind of plan and it would be questionable whether a plan based purely on the amount of money available to buy pensions for an employee would be as favourable to the employee as the present kind of pension plan is.

M. Guay (Lévis): Pouvons-nous conclure alors qu'étant donné que c'est un changement unilatéral, que c'est uniquement l'employeur qui peut changer le régime de retraite?

Mr. Tarr: I do not know whether you were here, sir, during my opening comments about this.

M. Guay (Lévis): Oui.

• 1200

Mr. Tarr: It is true that the pension rules are established by the Board of Directors. It is a by-law of the Board of Directors and the technical position under our present method of operation is that to change the pension rules requires an amendment to this by-law by the Board of Directors.

[Interpretation]

composition du Conseil des pensions; je pense que nous somme tout à fait d'accord pour étudier quelques modifications dans la représentation auprès du Conseil des pensions. Toutefois, j'ai fait remarquer que puisque la compagnie assumait, à toute fin utile, une responsabilité ouverte; qu'elle acceptait de garantir que les pensions soient versées conformément au règlement, on pourrait difficilement s'attendre à ce que un conseil de pension, à ce que tout conseil de pension, quelque soit sa composition, puisse obliger le conseil d'administration du national canadien à s'engager à faire des dépenses. Par conséquent, la décision finale, doit, quelle que soit la composition du conseil, à relever du conseil d'administration du national canadien aussi longtemps que le régime de pension continue à exister sous la forme qu'il a à l'heure actuelle.

M. Guay (Lévis): I am referring back to the question put by Mr. Thomas who was asking if it would not be possible to have a mutual fund, that is the two contributions would be put into a mutual fund and that this fund would be administered equally by the subscribers and by the employers.

M. Tarr: Cela serait possible mais pas dans le cas du genre du régime que nous avons à l'heure actuelle. Il faudrait que ce dernier soit différent et il est douteux qu'un régime fondé uniquement sur le montant d'argent disponible pour acheter des pensions aux employés serait aussi favorable, profitable pour l'employé que le genre de régime existant actuellement.

Mr. Guay (Lévis): Must we then conclude that because it would be unilateral change, a one-sided change, that the employer would be the only one who could change the pension plan?

M. Tarr: Je ne sais pas si vous étiez présent, monsieur, lorsque j'ai présenté mes commentaires d'ouverture à ce sujet.

Mr. Guay (Lévis): Yes, I was.

M. Tarr: Il est vrai que les règlements concernant la pension sont établis par le conseil d'administration. Il s'agit d'un règlement administratif du conseil d'administration et au point de vue technique, selon notre méthode actuelle de fonctionnement, pour changer les règlements concernant la pension il faut qu'il y ait une modification apportée par le conseil d'administration à ce règlement administratif.

[Texte]

M. Guay (Lévis): Le Conseil d'administration est-il disposé à recevoir certaines recommandations du Comité à l'effet que certains changements soient opérés dans le fonds de pension?

Mr. Tarr: When recommendations are made by the Pension Board to the management and to the Board of Directors they are considered. I do not know that I can say more about it than that but all the changes that have taken place in the pension plan, and they have been very substantial over the years, have been made by the Board of Directors on the recommendation of officers of the Company, stemming in most cases from the Pension Board.

M. Guay (Lévis): La majorité des employés de chemin de fer semble être d'accord pour que la caisse de retraite devienne négociable en tant que partie intégrante du contrat de travail. Si une telle recommandation était faite, votre société ou les responsables de la caisse de retraite seraient-ils disposés à accepter une telle recommandation?

Mr. Tarr: I do not think we would be prepared to say that now. I did say we are quite prepared to discuss the matter with the responsible officers of the unions and there are some attractive features to the Company in negotiating the pensions as part of the wage agreements. I think both the union and the Company officers would have to think about many complications before even they would come to the final conclusion that this is what they wanted to do.

Mr. Vaughan: With all due respect, sir, that is really a matter for decision by the union leaders in their own judgment and through their own consultation with their membership as to what particular matters they wish to put on the table for negotiations. We referred to that earlier. We would not wish to comment any further in that regard because it is their prerogative to examine what and in what manner they will put any particular matters on the table in a period of negotiations.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, les représentants des syndicats et des pensionnés sont venus devant le Comité, et nous ont présenté des recommandations; nous les avons entendus. Est-ce que les représentants des employeurs ont fait une étude de ces recommandations? Sont-ils prêts à accepter certaines de ces recommandations-là? Malgré toutes les recommandations du monde, si on

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Is the Board of Directors willing to accept certain recommendations from the Committee for the purpose of bringing some changes to the Pension Fund?

M. Tarr: Lorsque des recommandations sont présentées par le Conseil des pensions à la Direction et au Conseil d'administration, ces dernières sont étudiées. Je ne puis en dire plus long mais tous les changements qui ont été apportés au Régime de pensions—et ces derniers ont été très importants au cours des années—ont été effectués par le Conseil d'administration à la suite de recommandations faites par des agents de la compagnie, recommandations qui, la plupart du temps, provenaient du Conseil des pensions.

Mr. Guay (Lévis): The majority of the Railway employees seems to agree that the Pension Fund should be negotiable as part of the Collective Agreement. If such recommendation was to be made, would your company or people responsible for the Pension Fund be willing to accept such recommendation come up to agree with it.

M. Tarr: Je ne crois pas que nous soyons disposés d'accepter tout de suite. J'ai indiqué que nous étions prêts à étudier cette question avec les responsables des syndicats et qu'il y avait certains avantages pour la compagnie dans le fait de négocier les pensions dans le cadre des accords concernant les salaires. Je crois que les représentants des syndicats et de la compagnie devraient certainement étudier toutes les complications qui surgiraient avant même qu'ils en arrivent à conclure que c'est cela qu'ils veulent réellement faire.

M. Vaughan: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur, c'est au chef des syndicats de décider après y avoir réfléchi et après avoir consulté leurs membres, c'est à eux de décider qu'elles sont les questions particulières qu'ils veulent aborder à la table des négociations. Nous en avons parlé plus tôt. Nous ne voulons pas commenter plus longtemps à ce sujet car c'est leur prerogative d'examiner cette question et de décider la façon dont ils voudront présenter une certaine question au cours des négociations.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, the representatives of a Union and of a pensioner have appeared before the Committee and have given us recommendations, we have them here. Have the representatives of employers considered these recommendations? Are they willing to accept some of these recommendations? Whatever the recommendations come up if we are hitting a wall and if the

[Text]

se bute à un mur infranchissable et que le rapport en reste là, on n'est guère plus avancé. Jusqu'où la compagnie peut-elle aller et quelles recommandations est-elle prête à accepter?

Mr. Tarr: I am sure, sir, that if we are going to negotiate pensions, as the indications are that the labour unions may desire, you would not want us to show our hand now as to what we would do or what we would not do in the course of those negotiations. That is something surely between the Company and the unions.

Le président: Monsieur Guay, M. Trudel a une question supplémentaire à poser. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, de tous les représentants de syndicats qui sont venus ici, seul celui de Sarnia nous a dit que la caisse de retraite était négociable. Ce matin un représentant de la compagnie nous dit que dans le futur, tout cela sera négocié. Je voudrais bien être clair parce que le point que M. Guay vient de soulever va certainement nous influencer dans les décisions que nous aurons à prendre. Est-ce que l'un des représentants de la compagnie pourrait nous dire en termes clairs si la caisse de retraite est bel et bien négociable ou non?

Mr. Tarr: The pensions are not negotiable in the formal sense at present. We did not say that we would negotiate them in future. What we said is that there have been strong indications on the part of the unions that they wish to explore this, and I said we would be quite willing to explore the possibility of doing that with them.

Le président: Monsieur Guay, permettriez-vous une autre question supplémentaire à M. Corbin?

M. Guay (Lévis): Oui.

Le président: Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: A short supplementary, Mr. Chairman. I would like to ask this question. Through the history of the pension plan, has the Canadian National Railways management on its own initiative ever come forward with suggestions to improve the plans throughout the years, or have improvements been implemented only as the result of insistence—call it pressure—by various employees' unions? That, to me, is the basic question right now.

[Interpretation]

report is going nowhere, this is not much use. How far the company is willing to go and what are the recommendations it is willing to accept?

M. Tarr: Je suis certain que si nous voulons négocier les pensions comme semblent le désirer les syndicats ouvriers, vous ne voudriez pas que nous dévoilions à l'heure actuelle notre jeu, nous dévoilions ce que nous voulons faire ou ce que nous ne voulons pas faire au cours de ces négociations. Il s'agit là d'être certainement une question à débattre entre la compagnie et les syndicats.

The Chairman: Mr. Guay, would you allow Mr. Trudel a supplementary question? Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, among all the representatives of a union who came here, the only one who has told us that the Pension Fund was negotiable was the one from Sarnia. This morning a representative from the company has told us that, in the future, this is going to be negotiable. I would like to be quite clear because I think the point Mr. Guay has just risen will surely influence us in the decisions we will have to take. Would a company representative tell us clearly whether or not the Pension Fund is going to be negotiable?

M. Tarr: Les pensions ne sont pas négociables dans le sens officiel du terme à l'heure actuelle. Nous n'avons pas dit que nous les négocierions dans l'avenir. Ce que nous avons dit c'est qu'il semblait bien que les syndicats désirent étudier cette question et que nous serions tout disposés à l'avenir, à étudier cette possibilité.

The Chairman: Mr. Guay, would you allow another supplementary question to Mr. Corbin?

M. Guay (Lévis): Yes.

The Chairman: Mr. Corbin.

M. Corbin: Me permettez-vous, monsieur le président, de poser une courte question supplémentaire. J'aimerais poser la question suivante: Est-ce qu'au cours de l'histoire du Régime de pensions la Direction des chemins de fer nationaux a de sa propre initiative présenté des propositions pour améliorer le Régime aux cours des années ou est-ce que ces améliorations ont toujours été apportées uniquement à la suite de l'insistance—disons de la pression—des divers syndicats d'employés? Ceci est, pour moi, la question fondamentale qui se pose à l'heure actuelle.

[Texte]

Mr. Tarr: It is not quite as clear-cut as that. I did say in my preliminary remarks that the two increases in the pension rates that have taken place over the last six or seven years were, I think it is fair to say, initiated by the Company. On other occasions when changes have been made, I do not think I would care to say that it was initiated by the Company or by pressure by the employees. Usually, it has taken place just through an interplay of ideas and thoughts and discussions.

Mr. Corbin: Would you add forces to that list?

Mr. Tarr: I beg your pardon?

Mr. Corbin: Would you add forces to ideas and so on, pressure?

Mr. Tarr: Through the labour members on the Pension Board we get a pretty good reflection of what the employees feel about things. Obviously this has an influence in the consideration of questions.

Mr. Corbin: Thank you.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Je reviens à ma première question que je posais, qui est propriétaire de la caisse de retraite et qui l'administre? Le fonds de pension; à certains moments les unions vous ont-elles fait des représentations quant aux placements que vous faisiez? Les employés n'ont-ils pas demandé, surtout les jeunes, la possibilité d'emprunter de la caisse, que ce soit sur hypothèque ou sur billet? Cela aiderait ceux qui veulent s'établir, ceux qui se marient, ceux qui sont malades. Actuellement, à ce qu'il semble, aucun des employés ne peut se servir des fonds qui sont là. Une telle initiative pourrait peut-être se révéler beaucoup plus avantageuse que la méthode utilisée présentement.

Mr. Tarr: I do not know that there have been any formal requests, certainly not through the labour members on the Pension Board, that employees should be able to borrow from the pension funds. Any requests that we have heard of or representations along these lines have been because of the desire of an employee to obtain funds which he could not get through normal borrowing channels. Almost invariably it is that he wants to get those funds at a cheaper rate than is available in the open market. The

[Interprétation]

M. Tarr: Cette question n'est pas aussi clairement tranchée que cela. Je déclarais dans mes remarques préliminaires que les deux augmentations des taux de pensions qui ont eu lieu au cours des six ou sept dernières années ont été, je crois qu'il est juste de le dire, un fait sur l'initiative de la compagnie. A d'autres occasions, lorsque des changements avaient été apportés, je ne crois pas qu'il est important de dire, à mon avis, que ces derniers ont été le résultat de l'initiative de la compagnie ou de la pression des employés. D'habitude, les changements prévus tout simplement de l'échange d'idées et de pensées et des études qui se font entre la direction et les employés.

M. Corbin: Est-ce que vous incluez la force dans votre liste d'idées, de pensées d'études?

M. Tarr: S'il-vous-plait?

M. Corbin: Est-ce que vous ajouteriez aux idées etc, la force, la pression?

M. Tarr: Par le truchement des représentants des employés auprès du Conseil des pensions nous nous faisons une bonne idée de ce que les employés pensent. Il n'y a pas de doute que ceci influence l'étude des questions.

M. Corbin: Merci.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): I'm coming back to the first question I was rising, that is, who is the owner of the Pension Fund and who administers it? Has, at some time, a union made representations to you in respect of investments you were making? Did not employers, particularly young ones, come asking you to be able to borrow the fund either on mortgage or a note? This would help those who want to get settled to come those who get married, those who are sick. At the present time, it seems to me that employees cannot use the funds that are there. Such initiative could maybe appear to be much more beneficial than the present methods used.

M. Tarr: Je ne crois pas qu'il y ait eu des demandes officielles—il n'y en a pas eu en tous les cas de la part des membres représentants les employés auprès du Conseil de pensions—à l'effet que les employés puissent être autorisés à emprunter de l'argent à la Caisse de pensions. Toutes les demandes dont nous avons entendu parler ou toutes les requêtes de ce genre découlaient du désir de quelque employé d'obtenir des fonds qu'il ne pouvait obtenir par les voies normales de l'emprunt. Presque toujours il s'agissait d'obtenir un

[Text]

funds being held in trust for all members of the pension plan, you will appreciate it would be quite wrong for the trustees to invest funds in a manner that was not commercially acceptable; in other words, for the fund to lend moneys in circumstances where a bank or a commercial lender would not do so. It would be unfair to the rest of the employees.

M. Guay (Lévis): Dans certains cas, je pense que ce serait plus avantageux pour tout le monde. Je ne parle pas de prêter \$30,000 à celui qui a versé \$300 à la caisse de retraite.

Mr. Tarr: I think there are problems about this. For one thing, if you did lend funds to employees, they would have a deficiency then in their contributions to the plan until they repaid their loans. For example, if they died or retired, having been unable to repay the loan their pension benefits would be reduced.

From that point of view I think you would perhaps be doing a disservice to the employee by permitting that to be done.

There is the other problem, of course that if you are dealing with your own employees in that particular way and for some reason or other they are not able to repay or default on their terms, you get into pretty sensitive positions in taking action against your own employees to collect obligations and so on.

M. Guay (Lévis): Mais il y a quand même les montants payés par l'employé qui garantissent une partie de ce qu'il a emprunté. Vous parliez de décès tout à l'heure, vous savez fort bien qu'aucune banque, aucune institution ne fait un prêt sans qu'il y ait une police d'assurance-vie qui le garantisse. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas procéder de la même façon avec le fonds de retraite.

Mr. Tarr: I think you must realize that a pension plan such as ours is not a savings plan really. As I said before, the contributions of an employee do not bear any direct relationship to his pension and it has large elements of insurance in it. Really, what you are doing if you allow him to borrow is to refund part of his contributions to him, which then causes him to have a deficiency which

[Interpretation]

taux moins élevé que celui disponible sur le marché ouvert. Les fonds étant gérés en fiducie pour le bénéfice de tous les membres du Régime de pensions, vous comprendrez qu'il serait juste que ces derniers soient placés d'une façon non acceptable, non rentable au point de vue commercial. En d'autres termes, il ne serait pas admissible de prêter de l'argent selon des conditions qu'une banque ou un prêteur commercial n'accepterait pas. Ceci serait injuste pour les autres employés.

M. Guay (Lévis): In some case, I would think it might be more advantageous for every one. I do not talk about lending \$30,000 to a guy who has put \$300 into the Pension Fund.

M. Tarr: Je crois qu'il se posent des problèmes à ce sujet. Tout d'abord, si vous prêtiez des fonds aux employés, il y aurait, pour eux, un manque un déficit dans les contributions qu'ils apportent au régime jusqu'à ce qu'ils aient remboursé leurs prêts. Par exemple, s'ils mouraient ou s'ils prenaient leur retraite du fait qu'ils n'auraient pas été en mesure de rembourser leurs prêts, leurs prestations de pensions seraient réduites.

De ce point de vue, je crois que vous rendriez un mauvais service aux employés en leur permettant d'emprunter.

Il y a cet autre problème, naturellement, c'est que du fait que vous traitez avec vos propres employés dans ce cas, et que si, pour une raison ou pour une autre, ces derniers ne sont pas en mesure de rembourser ou de faire face à leurs obligations, vous vous trouvez dans une situation très difficile, lorsque vous voulez prendre des mesures contre vos propres employés afin de faire rembourser l'argent à la caisse, etc.

Mr. Guay (Lévis): Yes, but all the same you have the amount contributed by the employer that do guarantee certain portions of what he has borrowed. You were talking some time ago about the possibility of death of your employer but you know for sure that no bank, no establishment lends any money without life insurance policy to guarantee their own. I do not see why we could not do the same in respect to the pension fund.

M. Tarr: Je crois qu'il vous faut vous rendre compte qu'un régime de pensions tel que le nôtre n'est pas en réalité un régime, un plan d'épargne. Comme je l'ai déjà dit, les contributions de l'employé n'ont pas de rapport direct avec sa pension et il existe dans ce cas de pensions une grande part d'assurance. Si vous lui permettez d'emprunter, ce que vous faites en réalité c'est de rembourser une

[Texte]

reduces his pension benefits until such time as he pays it back.

M. Guay (Lévis): Mais, à votre connaissance, est-ce qu'il n'y a pas justement certaines compagnies, soit dans le Québec ou dans d'autres provinces du Canada qui, très souvent, aident leurs employés à s'établir? Ces compagnies prétendent qu'un employé qui a sa propriété offre une sécurité pour elles également, contrairement à un individu qui est appelé à déménager tous les ans ou à aller d'un appartement à l'autre.

Mr. Tarr: That may well be the case but I doubt that it is done through the pension fund of that company. Mr. Woods, I think, would like to make some comments on what you have just been asking.

Mr. Woods: Yes. There are plans. A pension plan can invest in mortgages and it can invest in mortgages on houses held by the employees of the company as it can with any other people. That is a permissible investment of the pension plan. However, I believe the loan could only be in the form of a mortgage because this is a form of investment allowed by the Pension Benefits Standards Act.

If it were, however, just a straight loan, and if the employee did not pay it back, I do not think that would be allowed because the Pension Benefits Standards Act expressly forbids the commutation of any benefit and this I think in effect would be a form of commutation. So, in answer to your question, yes, the plan could lend on mortgages to employees of the company.

M. Guay (Lévis): Mais, est-ce que cela veut dire que dans d'autres cas, les placements faits avec l'argent des fonds de retraite ont toujours été des prêts garantis à 100 p. 100 et sans aucun risque de perte?

Mr. Tarr: No, it is not. The company has a large amount of mortgage loans outstanding. A great many of them are National Housing Act loans which are, in fact, guaranteed by Central Mortgage and Housing. It does have other mortgage loans that are of a conventional type.

M. Guay (Lévis): Dernière question, c'est sans doute M. Woods qui pourra me répondre.

[Interprétation]

partie de ces contributions ce qui crée, pour lui, un déficit qui réduit ses prestations de pension jusqu'à ce qu'il ait remboursé le prêt.

Mr. Guay (Lévis): But, as far as we know, it is just the case of some companies who, either in Quebec or in other provinces of Canada, are very often helping their employers to get established? These companies are of the opinion that an employee who has got his own property, house, is a much more stable employee for them and it is a guarantee also for them as compared with persons who would be moving every year or moving from one apartment to another.

M. Tarr: Vous avez probablement raison mais je doute fort que ces compagnies en question prêtent à partir de leur caisse de retraite, de pension. Je crois que M. Woods veut apporter certains commentaires au sujet de la question que vous venez de poser.

M. Woods: Oui. Il y a des régimes qui existent et qui font des investissements dans des hypothèques pour des maisons au profit des employés de la compagnie ou pour d'autres personnes. Il s'agit là d'un investissement permis dans le cadre du régime de pensions. Toutefois, je crois que ce prêt ne pourrait prendre que la forme d'une hypothèque car c'est cette dernière qui est permis dans la loi sur les normes de prestations de pensions.

S'il s'agissait, toutefois, d'un simple prêt, si l'employé ne remboursait pas, je ne crois pas que cette façon de procéder serait permise car la loi sur les normes de prestations de pensions interdit formellement toute commutation, toute remise de prestations et cette façon de procéder serait, je le crois, en fait, un genre de remise de prestations. Donc, pour répondre à votre question, je dirais que oui, le régime peut prêter sur hypothèque aux employés de la compagnie.

Mr. Guay (Lévis): But does this mean that in other cases, the investments made from the pension fund have always been loans guaranteed for a 100 percent and that there never has been any possibility, risk of loss?

M. Tarr: Non, il n'en va pas ainsi. La compagnie a beaucoup de prêts hypothécaires qui sont à échoir, à recouvrer. Un grand nombre de ceux-ci sont des prêts faits en vertu de la loi nationale sur l'habitation qui sont, en fait, garantis par la société centrale d'hypothèques et de logement. La compagnie a fait aussi d'autres prêts sur hypothèque qui sont d'un genre traditionnel, conventionnel.

Mr. Guay (Lévis): My last question will be as follows: perhaps Mr. Woods will be able to

[Text]

Parmi les recommandations soumises par la plupart des unions qui sont venues témoigner devant le Comité, il y en a une qui me semble très importante. Tout comme M. Thomas, j'aimerais savoir combien il en coûterait si on établissait l'âge de la retraite à 60 ans au lieu de 65?

Mr. Woods: This is a very wide question and I know of many people who, should I say, have lost their shirts by very foolishly answering that kind of question. You cannot categorically answer that question without a considerable amount of calculation and considerable reservations.

For example, if the plan had the right for people to retire early of any kind, you have got to decide how many would exercise the option. This is full of so many uncertainties that any answer to that first of all has to be calculated, and then as I said before, the actuary has to express very clearly on what assumptions he has made the calculation so that he is not, to use a common expression, up the creek because he has made too quick an assumption without expressing how he reached his figures.

The Chairman: I wonder if the Committee will agree to sit until 12.30, and at 12.30 we could change our orders because we have something else that I will raise until 1 o'clock. Will the Committee agree to that?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. How much of the unfunded liability shown of \$300.410 million is employees' share of contribution and how much of it is employer's, or is it all employer's?

Mr. Woods: In effect, the way the plan is worded, in any pension plan you have a kind of triangle. One point is the benefits, one point is the rate of employee contribution, one point is the rate of employer contribution. You can fix any two points. You cannot fix all three.

Mr. Benjamin: Right.

[Interpretation]

answer this last one. Among the representation that were made most of the unions who witnessed in front of this committee, I have noticed one that was rather very important in my view. Just as Mr. Thomas asked I would like to know how much would be the cost of putting the retirement age at 60 instead of 65 years old for people retiring?

M. Woods: Il s'agit là d'une question très vaste et je connais bien des gens qui, je dirais, se sont brûlés les doigts en essayant de répondre à ce genre de question. Vous ne pouvez répondre d'une façon catégorique à cette question sans y réfléchir considérablement et sans y apporter d'importantes réserves.

Par exemple, si le régime prévoyait le droit pour les gens de se retirer plus tôt de quelque façon, il vous faudrait établir combien de personnes se prévaudraient de ce choix. Il y a tellement de facteurs incertains à ce sujet que toute réponse doit tout d'abord être sérieusement calculée et ensuite, comme je l'ai dit précédemment, il faudrait à ce sujet que l'actuaire ait indiqué très clairement quels ont été les hypothèses qu'il a fait pour en arriver au chiffre, au calcul qu'il indique à fin de ne pas se trouver pris de court. Lorsqu'il a établi ses chiffres.

Le président: Je me demande si le Comité acceptera de siéger jusqu'à midi et demi puis à midi et demi nous pourrions changer notre ordre du jour, nos questions, car j'ai autre chose à soulever devant le Comité jusqu'à 1 hre de l'après-midi. Est-ce que vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Quelle est la part de contribution des employés dans cette dette non-consolidée de \$300.410 et quelle est la part de l'employeur ou est-ce que toute la dette est celle de l'employeur?

M. Woods: En fait, la façon dont le régime, la façon dont tout régime de pension est établi, est libellé, vous vous apercevrez que cela se présente sous la forme d'un genre de triangle. L'un des sommets est constitué par les prestations, l'autre sommet est constitué par le taux de la contribution des employés, et le dernier sommet est le taux de la contribution de l'employeur. Deux de ces sommets, deux de ces points peuvent être établis. Mais vous ne pouvez pas les établir tous les trois.

M. Benjamin: C'est exact.

[Texte]

Mr. Woods: In this plan, you have fixed the rate of benefit which is a specific proportion, a percentage of final earnings. You have fixed the rate of employee contribution and the employer has to pay whatever is required to provide the benefits, which again is so that if there is any unfunded liability, this is the responsibility of the employer alone.

Mr. Benjamin: Right. Any amounts the employees have contributed have all been paid in there, and there are no amounts owing that are, strictly speaking, employees' contributions.

Mr. Tarr: The only exception is that some employees have not paid up their full contributions to obtain a full pension.

Mr. Benjamin: But their current monthly deductions are all up to date?

Mr. Tarr: Oh, yes, they are compulsory.

Mr. Benjamin: Anything that might be owing by employees then would be for back amounts?

Mr. Tarr: For back service.

Mr. Benjamin: The greater portion of the unfunded liability, however, will be strictly speaking employer's liability?

Mr. Woods: These so-called deficiencies of employees are taken as an asset. They are assumed as an account receivable.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Woods: If they were ignored, of course, the unfunded liability would then be higher, but that is taken as an account payable so that the unfunded liability is strictly an employer obligation.

Mr. Benjamin: The company's contribution each year includes its own share of the percentage per employee? And I presume it also includes the interest charges on the company's liability to the fund. Is that correct?

Mr. Woods: Yes, the company contribution every year is made up of two parts. One is a liquidation of the unfunded liability, and just as with any mortgage, the payments you

[Interprétation]

Mr. Woods: Dans le présent régime, vous avez établi le taux de prestations qui constitue une proportion définie, un pourcentage des salaires obtenus par les employés dans leurs dernières années de service. Vous avez établi le taux de la contribution de l'employé et l'employeur a l'obligation de verser tout ce qui est nécessaire pour fournir les prestations, obligation qui est celle, à nouveau, dans le cas d'une dette non-consolidée, qui incombe à l'employeur uniquement.

Mr. Benjamin: C'est exact. Tous les montants que les employés ont contribués ont tous été versé dans ce régime et il n'y a pas de montants dûs qui représentent strictement parlant, les contributions des employés.

Mr. Tarr: La seule exception à ceci, c'est dans les cas où certains employés n'ont pas versé leurs contributions entières pour obtenir une pension entière.

Mr. Benjamin: Mais les déductions mensuelles courantes qui sont faites à leur égard sont toutes à jour?

Mr. Tarr: Oh oui, celles-ci sont obligatoires.

Mr. Benjamin: Tout ce que les employés pourraient encore devoir, qui resteraient à échoir, consisterait en?

Mr. Tarr: Pour des arriérés de service.

Mr. Benjamin: La plus grande partie de la dette non-consolidée, toutefois, constituera, strictement parlant, une obligation pour l'employeur?

Mr. Woods: Ces soit disant déficits du côté des employés sont considérés comme un avoir. On les considère comme des comptes à recevoir.

Mr. Benjamin: C'est exact.

Mr. Woods: Si on les ignorait, naturellement, la dette non-consolidée serait alors plus élevée mais ceux-ci sont considérées comme un compte payable et par conséquent cette dette non-consolidée constitue strictement une obligation de l'employeur.

Mr. Benjamin: Est-ce que la contribution apportée par la compagnie chaque année comprend sa propre part du pourcentage par employé? Et je présume aussi que cette dernière contribution comprend aussi les frais d'intérêt concernant la dette de la compagnie envers la caisse, n'est-ce pas?

Mr. Woods: Oui, la contribution apportée par la compagnie chaque année est constituée en deux parties: la première est destinée à la liquidation de la dette non-consolidée et

[Text]

make on it, the \$22 million, is part interest on the \$300 million and part a payment on capital just as you and I do in paying a mortgage on our houses. The rest of it is the current service cost. For example, an employee every year is adding another 1.5 per cent onto his ultimate pension, and it is the cost of that increment in his pension over and above his own contributions which represent the company's current service cost. It is a combination of these two, the liquidation of that and the current service costs, which represents the company's total contribution in the year.

Mr. Benjamin: It has been stated here today and in earlier meetings that the company has been paying more into the fund than the employees have. I wonder, Mr. Woods, if this would be so if the company had made its retroactive contributions prior to 1960? Or is most of the company's contribution made of interest on the unfunded liabilities?

● 1220

Mr. Woods: I have not analysed this precisely, but the increases in the plan, that is, from the earliest form of the plan, were: 1 per cent for the first 20 years; 1½ per cent for the next 10 years and 1.5 per cent for every year over 30 times final earnings. This was the original 1952 plan. When that was increased to 1½ per cent for the first 30 years and 1.5 per cent thereafter, immediately a new amount was added to the unfunded liability, the cost of the amendment to the plan because this was retroactive. When it was again amended to 1.5 per cent throughout, again a new capitalized liability had to be added.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Woods: Then you got the effect whether or not increases in earnings which took place in the last 10 years over and above those expected constitute a new debt, or a new

[Interpretation]

comme dans le cas de toute hypothèque, les versements qui sont faits pour la liquider, les \$22 millions, sont constitués en partie de l'intérêt porté par la somme de \$300 millions et en partie par une portion de remboursement du capital c'est à dire qu'il s'agit là de la même opération que celle que vous ou moi faisons lorsque nous payons l'hypothèque de notre maison. Tout le reste est constitué par les frais des services courants. Par exemple, lorsqu'un employeur ajoute chaque année un autre 1.5 p. 100 à la pension qu'il recevra en définitif, c'est le coût de cet accroissement de sa pension qui dépasse sa propre contribution qui représentera ses frais de service courant qui sont à la charge de la compagnie. Il s'agit d'une combinaison de ces deux facteurs: de la liquidation de la dette et des frais des services courants qui ensemble constituent la contribution totale de la compagnie pour l'année.

M. Benjamin: On a avancé ici aujourd'hui et au cours de séances précédentes que la compagnie avait versé une plus grande somme d'argent dans la caisse que ne l'avaient fait les employés. Je me demande, monsieur Woods, si la compagnie avait fait ses contributions rétroactivement pour les années avant 1960? Ou si la plus grande partie de la contribution faite par la compagnie était constituée par des intérêts résultant de cette dette non-consolidée?

M. Woods: Je n'ai pas analysé cette question-là, mais les augmentations qui ont eu lieu dans le cadre du régime, c.-à-d. depuis que le régime a vu le jour et qui à l'origine consistaient en un p. 100 pour les vingt premières années; 1.25 p. 100 pour les dix années suivantes et 1.5 p. 100 pour chaque année dépassant trente fois les gains obtenus en dernier lieu. Ceci était le régime établi à l'origine en 1952. Lorsqu'on a augmenté ces pourcentages pour les établir à 1.25 p. 100 pour les trente premières années et 1.5 p. 100 après, une nouvelle somme s'est trouvée immédiatement ajoutée à la dette non consolidée, soit la somme représentée par ce coût de cette modification au régime car cette mesure était rétroactive. Lorsqu'il y a eu une nouvelle modification pour porter l'étau à 1.5 p. 100 pour toute la durée, pour toutes les années concernées; il s'est ajoutée une nouvelle dette capitalisée, immobilisée.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Woods: Puis il s'est posée la question de savoir si les augmentations de salaire qui ont eu lieu ces dernières dix années et qui dépassaient ce qui avait été prévu constituaient une

[Texte]

obligation, or whether it is an old one. It is very difficult to define what was the original unfunded liability and how much of that still remains. I do not think a very high part of that unfunded liability was there originally. A very large part of it has been incurred in the last 10 years.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to get to a matter which I do not think has come up this morning. It is what really started this present round of hearings and discussions, the demand for improvements in the pensions of retired employees. Could I ask, Mr. Vaughan or Mr. Tarr, have you done any work on this or looked into it at all? I am sure you may have read *Hansard* from last session and have seen the news reports. No doubt you have had correspondence from individual pensioners and pensioners' associations. Has the Company looked into this to see what the possibilities are; what the alternatives are?

Mr. Tarr: It certainly has given a great deal of consideration to the problem, which is a real one, of the erosion of pensions as a result of inflation. Thinking of the debates in the House that led to the reference to the Committee, the pleas tend to focus on the pensioner who is in receipt of a small, so-called basic pension which he gets as a non-contributor.

As you perhaps are well aware, there has been this problem for CN in that there were certain contractual rights of employees under the 1935 plan not to contribute to the pension plan. Every pensioner I assume who is still alive today and who is getting only a non-contributory pension made a conscious choice not to contribute towards obtaining a larger pension. Unfortunately there are still quite a large number of employees in service who are not contributing. Apart from being able to contribute under the 1935 plan, the opportunity was given in 1952 to transfer to the 1952 plan and agree to contribute and get substantially better pensions, and again in 1959. However, the Company does have the problem—I should say, that whereas a fair number elected to take this position, thousands and thousands of others do contribute

[Interprétation]

nouvelle dette, une nouvelle obligation, ou si elles constituaient l'ancienne obligation, l'ancienne dette. Il est difficile d'établir quelle était la dette non consolidée à l'origine et combien il en reste encore à liquider à l'heure actuelle. Je ne crois pas qu'une grande partie de la dette non consolidée actuelle existait à l'origine dans la dette qu'il y avait à l'origine. Une grande partie de cette dette s'est accumulée au cours des dix dernières années.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais parler d'une question qui, je le pense, n'a pas été soulevée ce matin. Il s'agit de cette question qui, en fait, est à l'origine de toutes nos audiences et de toutes nos discussions, c.-à-d. de la demande que l'on a faite en vue d'obtenir des améliorations à la pension des employés à la retraite. Puis-je demander à M. Vaughan ou à M. Tarr, s'ils ont travaillé en ce sens ou s'ils ont étudié cette question? Je suis bien certain que vous avez eu le *hansard* de la dernière session et que vous avez vu les rapports, les nouvelles à ce sujet. Il n'y a pas de doute que vous avez reçu des lettres des personnes à la retraite, et d'associations de retraités à ce sujet. Est-ce que la compagnie a examiné cette question; est-ce que la compagnie a étudié quelles seraient les possibilités d'amélioration, quelles sont les solutions possibles en ce sens?

M. Tarr: Il n'y a pas de doute que la compagnie a étudié d'une façon très approfondie ce problème qui est un problème très réel c'est-à-dire celui de l'érosion des pensions qui résulte de l'inflation. Pour revenir à ces débats à la Chambre des Communes qui ont abouti au renvoi de la question au présent comité, l'intérêt tend à se concentrer sur le cas du retraité qui reçoit une petite pension dénommée pension de base qui reçoit de non-cotisant, non-souscripteur d'ailleurs.

Comme vous le savez peut-être, le CN se trouve devant ce problème qu'il y a un certain nombre d'employés qui avaient le droit contractuel, en vertu du régime de 1935, de ne pas contribuer au régime de pension. Tout retraité qui vit à l'heure actuelle encore, je suppose, et qui reçoit une pension de non-souscripteur, avait fait ce choix délibéré de ne pas contribuer pour obtenir une pension plus importante. Malheureusement, il y a toujours, à l'heure actuelle, un grand nombre d'employés qui sont encore au service de la compagnie et qui ne contribuent pas. Outre cette faculté de contribuer au régime de 1935, en 1952, on leur a donné le choix de faire partie du régime de 1952, d'accepter de contribuer et d'obtenir des pensions beaucoup meilleures et puis à nouveau en 1959 ces employés ont eu ce choix. Toutefois, le pro-

[Text]

to their pensions—of how to deal with the person who was not willing to help himself at the time as compared to the person who did?

Mr. Benjamin: I am aware of that, Mr. Tarr and I imagine that if something were to be done, if those employees still presently working were not contributing, it would seem to me the whole thing would have to become mandatory. However, that is a matter for discussion and negotiation and everything else. It would seem to me if we were to do something in this field, one of the provisions would have to be those now employed, I think, would have to start contributing. There would no longer be the option not to contribute. I think the overwhelming majority of employees and the organizations that represent them would see it that way; I do not know for sure, but I think they would.

Has the company thought this out to any point where the company feels it has some obligation in this regard, and is so, what kind of obligation, to what extent and even to what amount? Has the company come up with any policy or ideas on this?

Mr. Tarr: There has certainly been a great deal of discussion about this, but I am not able to say that any final conclusions have been reached. I think you can realize perhaps some of the difficulties from some of the briefs that have been given on the part of employees. What are the priorities that should be followed? You have the pensioner who would obviously like to see his pensions increased, and thinks this was the number one priority. You have the present employees as represented by their unions, wanting the improvement of their pensions for the future. So where does the company draw the line? Is it fair to ask present employees to contribute more in order to raise the pensions of people who have already retired, or should you do something for pensioners and therefore reduce your ability to do something for present employees? These are the kind of dilemmas that the company is in.

Mr. Benjamin: Right. May I ask, aside from those employees and pensioners who are represented by a union, has the company made any extra compensation to pensioners

[Interpretation]

blème continue à exister pour la compagnie—je dirais que même si un bon nombre a choisi de ne pas contribuer, des milliers et des milliers d'autres ont eux choisi de contribuer à leur pension—mais le problème n'en reste pas moins que la compagnie doit s'occuper de savoir comment traiter avec cette personne qui n'a pas voulu céder elle-même à l'époque où on lui a donné ce choix, comment la traiter comparativement à la personne qui elle a choisi de contribuer?

M. Benjamin: Je me rends compte de ceci, monsieur Tarr, je suppose que si l'on voulait faire quelque chose à ce sujet, si ces employés qui continuent à travailler à l'heure actuelle ne contribuaient pas, il me semble qu'il faudrait rendre tout le régime obligatoire. Toutefois, il s'agit là d'une question qu'il faudrait négocier. Il me semble que si l'on voulait prendre des mesures à ce sujet, il faudrait qu'il y aurait le retraité qui voudrait que l'on travaille à l'heure actuelle à commencer à contribuer s'ils ne le faisaient pas auparavant. Il ne faudrait pas que l'on ait le choix de contribuer ou de ne pas contribuer. Je pense que la majorité des employés et les organisations qui les représentent seraient de cet avis.

Est-ce que la compagnie a songé à cette question, est-ce qu'elle croit qu'elle a une obligation à ce sujet et jusqu'à quel point et quel montant est-elle prête à fournir? Est-ce que la compagnie a présenté des lignes de conduite ou des idées à ce sujet?

M. Tarr: On a certainement beaucoup étudié cette question mais je ne pourrai dire pour le moment si on est arrivé à des conclusions définitives à ce sujet. Je crois que vous êtes en mesure de vous rendre compte de certaines difficultés qui se présentent après avoir entendu les mémoires qui ont été présentés par les employés. Quel serait l'ordre des priorités à suivre? Il n'y a pas de doute qu'il y aurait le retraité qui voudrait que l'on augmente sa pension, qui pense qu'il a la priorité numéro 1. Puis il y a les employés actuels avec leur syndicat qui voudraient une amélioration de leur pension future. Où la compagnie peut-elle établir la ligne de démarcation? Est-ce qu'il serait juste de demander aux employés actuels de contribuer plus pour augmenter les pensions de ces personnes qui sont déjà à la retraite, ou devriez-vous prendre des mesures pour les retraités et par conséquent pour vos employés actuels? Voilà les questions qui se posent pour la compagnie.

M. Benjamin: C'est exact. Mais me permettez-vous de demander si en dehors de ces employés de ces retraités qui sont représentés par un syndicat, la compagnie a fourni des

[Texte]

who were officers of the company and who were not members of unions?

Mr. Tarr: To compensate for that?

Mr. Benjamin: Yes, to increase their pensions?

Mr. Tarr: No, none whatsoever.

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Woods on this same matter, I am sure he was aware that this is what really started this present round of discussions, did the company or the Pension Board ask you to look into this? If they did, what work have you done on it, or even if they did not ask you, have you done any work on it? Have you any ideas how it could be done?

Mr. Woods: I have definite ideas how it could be done and from time to time I think we get requests from the company. I think I would have to ask Mr. Tarr to answer that one. I mean they are aware of what requests have been made to me.

Mr. Tarr: We have asked our actuaries to make certain cost estimates of various courses of action, yes.

Mr. Benjamin: Would the company be prepared to provide the Committee with these various things on the understanding that there is no commitment involved, it is just giving the Committee access to information that we need if we are going to make any kind of intelligent decision or recommendation about this. If the company has done some work on it, I think the Committee would appreciate having it.

Mr. Tarr: I do not really know that the work is in a form that we could do that. I think perhaps over the noonhour, we might, in connection with the costs of certain other proposals that were asked for before, we might be able to give some figures as to the kind of moneys involved in taking some sort of action.

Mr. Benjamin: Anything you could give us, we would appreciate, I am sure.

May I return to the unfunded liability again, and ask Mr. Woods, if this \$300 million was by some miracle to show up tomorrow,

[Interprétation]

indemnisations supplémentaires aux retraités qui étaient des agents de la compagnie mais qui n'étaient pas membres de syndicat?

M. Tarr: Fournir des indemnisations pour compenser ce fait?

M. Benjamin: Oui, pour augmenter leur retraite?

M. Tarr: Non, pas tout.

M. Benjamin: Me permettez-vous de demander à M. Woods à ce même sujet—puisque c'est ce qui a en fait lancé notre présente série de discussions, d'étude—si la compagnie ou le conseil des pensions vous ont demandé d'étudier cette question? Et si tel est le cas, quel est le travail que vous avez fait en ce sens et si les dernières ne vous ont rien demandé à ce sujet? Avez-vous quelques propositions à faire en ce sens?

M. Woods: J'ai des idées bien établies sur la façon dont ceci pourrait être fait et, de temps en temps, je crois que la compagnie nous présente des demandes à ce sujet. Je crois qu'il me faudra demander à M. Tarr de répondre à cette question.

M. Tarr: Nous avons demandé à nos actuaire de faire certaines évaluations en deux coûts sur les diverses sortes de mesure que l'on pourrait prendre.

M. Benjamin: Est-ce que la compagnie serait prête à fournir au Comité ces différentes évaluations sous réserve que cette dernière ne s'engagerait aucunement en faisant cela, ce serait simplement pour fournir au Comité des renseignements dont il a besoin pour prendre des décisions réfléchies ou pour faire des propositions à ce sujet. Si la compagnie a fait des travaux à ce sujet, je crois que le Comité aimerait les avoir en main.

M. Tarr: Je ne crois pas que nos études se présentent sous une forme qui nous permettrait de les remettre au Comité. Je crois que peut-être au moment de l'heure du dîner nous pourrions tirer dans le cas de certains coûts de certaines autres propositions, coûts qui avaient été demandés antérieurement—nous pourrions fournir certains chiffres indiquant les montants d'argent impliqués dans le cas où l'on prendrait certains genres de mesure à ce sujet.

M. Benjamin: Nous serions heureux d'accepter tout ce que vous voudriez bien nous donner, naturellement.

Me permettez-vous de parler à nouveau de cette question de dette non-consolidée et de demander à M. Woods si, en cas où ces \$300,-

[Text]

row in the till and yet put into the fund as of the end of this year, would you think that the increased earnings that would result to the fund over the succeeding years, would increase more than what was earlier anticipated in your previous studies? Would that increased amount be sufficient to provide for additional payments to pensioned employees?

Mr. Woods: No, because of the liquidation of this \$22 million the company is putting in it and in effect partly the liquidation of the basic \$300 million and the investment earnings of that \$300 million. In other words if the \$300 million were put in right now, the effect would be that if the fund earned $7\frac{1}{2}$ per cent and if future allowances for increases in earnings happened to be precisely equal; in other words, if all our assumptions were actually experience, this would provide for all the pensions to be paid and ultimately, when the last existing member went, he would take with him the last cent of the fund. I am sure that happy state would never occur.

Mr. Benjamin: Surely, Mr. Woods, if the \$300 million were put in there tomorrow and it started earning, let us say, a very modest amount of 5 per cent, \$15 million a year, I quite appreciate that over the period of 60 years it would gradually go down to nothing. Similarly the attrition of those pensioned employees would go down. Could not the increased revenue you will have as a result of the money being there now rather than being put in a little bit at a time over the next 60 years...

Mr. Woods: The company is paying in \$22 million a year now. That \$22 million is just like an ordinary house mortgage. The payments in the early years are almost entirely interest. If you ever had a mortgage on your house and you look at the end of the first year, and find out how much you paid out on the capital, you usually have a very unpleasant shock. The very large part of your first year's payment is entirely interest so that this \$22 million in the early years is very largely the interest that the \$300 million would have been earning. This has been provided for, and whether the \$300 million is put in now or

[Interpretation]

000,000 et plus apparaissaient par miracle demain dans la caisse et étaient versés dans la caisse de pensions à la fin de l'année, j'en penserais que cette augmentation de gains qui résulterait pour la caisse au cours des années suivantes augmenterait les sommes se trouvant dans la caisse d'une façon plus importante que ce qui avait prévu dans ses études antérieures? Est-ce que ce montant accrus serait suffisant pour fournir des versements supplémentaires aux employés à la retraite?

M. Woods: Non, du fait de ces \$2,000,000 que la compagnie verse pour effectuer partiellement la liquidation de cette somme de base de \$300,000,000 et aussi du fait des gains d'investissement de ces \$300,000,000. En d'autres termes, si les \$300,000,000 étaient versés tous de suite, il en résulterait que si la caisse gagnait $7\frac{1}{2}$ p. 100 et que, l'allocation est fournie dans l'avenir pour compenser ces augmentations de salaire se trouvait être précisément une somme égale; en d'autres termes, si toutes nos suppositions, nos hypothèses se révélaient ce qui se passe en fait dans la pratique, au point de vue expérience, ces sommes suffiraient pour verser toutes les pensions et lorsque, en dernier ressort, le dernier employé existant prendrait sa retraite, il emporterait avec lui le dernier sou de la caisse. Je ne pense pas que cet heureux état de chose puisse se réaliser.

M. Benjamin: Y a pas de doute, monsieur Woods, que si ces \$300,000,000 étaient versés dans la caisse demain et commençaient à rapporter des intérêts, disons, un modeste 5 p. 100, soit \$15,000,000 par année, je me rend fort bien compte qu'au bout de 60 ans le fonds finirait par disparaître. De même le nombre des employés qui prendraient leur retraite et finirait aussi par baisser, par disparaître. Est-ce que l'augmentation des revenus qui résulterait de ce que la somme d'argent totale serait là dans la caisse tout de suite plutôt que d'être mise un petit peu à la fois au cours des 60 années à venir...

M. Woods: La compagnie verse à l'heure actuelle \$22,000,000 par année. Ces \$22,000,000 représentent comme une hypothèque ordinaire sur une maison. Les paiements au cours des premières années sont presque entièrement constitués par l'intérêt. Si vous n'avez jamais eu une hypothèque sur votre maison et que vous avez examiné les états financiers à la fin de la première année, et que vous avez vu combien vous aviez remboursé de votre capital, vous avez d'habitude eu une désagréable surprise. La plus grosse partie de votre paiement pour la première année est entièrement constituée d'intérêts et de même

[Texte]

whether the company pays \$22 million for over a very long period of years, both would have the same effect. The only thing is that if the \$300 million were put in now, the company next year would only have to pay the current service cost, the \$10 million. Then it could be contended that if the company only has to pay \$10 million and the employees are paying more than that something should be done. If everybody forgot that in that particular year, the company had paid in about 10 times what the employees are paying.

Mr. Benjamin: As long as the company had paid their obligation, equal to that of the employees, I do not see how anybody could complain about it.

Mr. Woods: The company has put in over \$300 million in excess of this obligation.

1230

Mr. Benjamin: No, no. I gather that most of that \$300 million is what the company owes from 1960 on. Just to follow this a little further, why would it not make more sense and even save the company something if they were to borrow the \$300 million now, which I imagine they could get at a fairly good rate on that amount, and pay interest on the loan rather than paying interest to the fund? The fund takes the \$300 million and does what it is responsible to do with it.

Mr. Woods: In a sense the interest they are paying to the fund on that is the rate we happen to assume, the valuation of which is $\frac{1}{2}$ per cent. I very much doubt whether they could borrow \$300 million at $7\frac{1}{2}$ per cent at the present time no matter how sound an organization they are.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman.

The Chairman: It is half past twelve; this committee will adjourn until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, we will continue with the question period and I will give the floor to Mr. Turner.

[Interprétation]

ces \$22,000,000 versés dans les premières années constituent en grande partie les intérêts que les \$300,000,000 auraient gagnés. Ceci a été prévu et que ces \$300,000,000 soient versés maintenant ou que la compagnie verse \$22,000,000 sur une longue période d'années, dans les deux cas le résultat est le même. La seule différence c'est que si ces \$300,000,000 étaient versés tout de suite, la compagnie n'aurait l'année prochaine qu'à payer les frais de service courant, soit les \$10,000,000. On pourrait par conséquent prétendre que si la compagnie n'a qu'à verser \$10,000,000 et que au même moment les employés versent une somme plus élevée, il faudrait faire quelque chose au sujet de cette situation. A condition que tout le monde oublie qu'en cette année en question, la compagnie a versé à peu près dix fois ce que les employés versent.

M. Benjamin: Tant que la compagnie quitte son obligation, égale à celle des employés, je ne vois pas qui devrait se plaindre.

M. Wood: La compagnie a versé dans la caisse \$300,000,000 de plus que ce qu'elle devait, que ce qui était son obligation.

M. Benjamin: Non non. Je crois comprendre que la plupart de ces \$300,000,000 constitue la dette de la compagnie depuis 1960. Même pour aller un peu plus loin dans cette question, est-ce qu'il ne serait pas plus intelligent pour la compagnie et est-ce que cela ne lui économiserait pas de l'argent si elle empruntait ces \$300,000,000 maintenant—ce à quel point je le pense à un bond d'intérêt—et qu'elle versait l'intérêt sur ce dernier prêt plutôt que de payer de l'intérêt à la caisse? La caisse prendrait cette somme de \$300,000,000 et en ferait ce qu'elle doit en faire dans le cadre de ses obligations.

M. Woods: Dans un sens, l'intérêt que la compagnie verse à la caisse à ce sujet est l'intérêt au taux que nous avons prévu au point de vue d'évaluation à savoir $7\frac{1}{2}$ p. 100. Je doute fort que la compagnie puisse emprunter \$300,000,000 à $3\frac{1}{2}$ p. 100 à l'heure actuelle et quelle que soit la solidité de son organisation.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président.

Le président: Il est midi et demi nous allons lever la séance jusqu'à 3 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous allons continuer maintenant la période des questions et je donnerai la parole à M. Turner.

[Text]

Mr. Turner (London East): Mr. Vaughan...

The Chairman: Just a moment, Mr. Turner, I think some of the members asked for some information this morning.

Mr. Vaughan: This could be filed. It will only take a minute.

The Chairman: Mr. Tarr will give you the information.

Mr. Tarr: I believe it was Mr. Trudel who asked whether we could furnish figures on employees' contributions compared to the company's contributions over the years. As you probably know, these figures for the years 1960 to 1969 are contained in our book of background material in section 4.

The Chairman: On what page, Mr. Tarr?

Mr. Tarr: On page 19.

I have here a statement giving this same information for the years from 1935 right up to date inclusive and I will be glad to table this.

Mr. Vaughan: We just have the two copies.

The Chairman: Yes, we will have them photocopied.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, could these be made part of our Committee hearings?

The Chairman: Yes, they will be distributed to every member. They will be photostated in a minute.

Mr. Tarr: We were asked also about the estimated costs of implementing proposals made to us by the General Chairmen. I am referring now to the proposals which they made to the Pension Board. There were a number of them, but the three priority ones they put forward are as follows: the first was to re-open the 1959 plan to enable employees who had not previously elected to transfer to that plan, now to do so. The estimated cost of this which we gave to the Pension Board representative previously is \$1.65 million per year.

The second proposal was that early retirement should be allowed without discount of the pension on account of early retirement. It depends here to some extent on just what the

[Interpretation]

M. Turner (London East): Monsieur Vaughan...

Le président: Juste un moment, monsieur Turner, je pense que certains députés ont demandé des renseignements ce matin.

M. Vaughan: Ceci pourrait être classé. Cela va seulement prendre une minute.

Le président: M. Tarr vous donnera les renseignements.

M. Tarr: M. Trudel, je crois, a demandé ce matin si nous pourrions fournir les chiffres quant aux contributions des employés en le comparant aux contributions de la société au cours des années. Comme vous le savez probablement, ces chiffres pour l'année 1960 à 1969 sont contenus dans notre livre de documentation à la section 4.

Le président: A quelle page, monsieur Tarr?

M. Tarr: A la page 19.

J'ai ici une déclaration qui donne les mêmes renseignements en remontant jusqu'en 1935 jusqu'à la date actuelle comprise et j serais très heureux de déposer cette feuille auprès du président.

M. Vaughan: Nous avons les deux exemplaires.

Le président: Oui, nous allons le photocopier.

M. Skoberg: Monsieur le président, est-ce que ces exemplaires pourraient faire partie de nos audiences de comité?

Le président: Oui, on les distribuera à chaque député, nous allons les faire photocopier dans un instant.

M. Tarr: On nous a demandé également les coûts estimatifs de l'application des propositions qui nous ont été faites par le président général. Je me réfère maintenant aux propositions qu'ils ont faites à la commission de pensions. Il y en avait plusieurs mais les trois à avoir priorité qu'ils ont formulés étaient les suivantes: La première consistait à rouvrir le régime de 1939 afin de permettre aux employés qui n'avaient pas choisi auparavant de muter à ce régime de le faire maintenant. Le coût estimatif de cela, que nous avons d'ailleurs donné aux représentants de la commission de pensions auparavant, est de 1.6 millions de dollars par an.

La seconde proposition était que la retraite anticipée devrait être permise sans escompte de la pension en raison de cette retraite anticipée. Cela dépend ici dans une certaine

[Texte]

conditions are that will apply, but the figure we gave to them at the time for this was \$4.14 million per year.

The third proposal was that the pension rate should be increased to 2 per cent per year and the terms on which this was put forward were very broad ones applying retroactively and while at the time we did not do, or have done, a detailed cost estimate on this particular basis, in round figures we believe the cost would be in the order of \$30 million per year. All these figures are on the basis of complying with the provisions of the Pension Benefits Standards Act as we are required to do.

In addition, Mr. Benjamin, I believe, asked in respect of provisions for increasing the pensions of people already on pension. I suppose there are a number of different bases which could be looked at, but following the passing of the legislation affecting the civil service pensions which provided for escalation for existing pensioners as well as for the future, we did take a look at what would be involved if CN were to take the same action as was taken for civil service pensioners and employees. The estimate provided to us for this is \$28 million per year. If you add up all the figures of the things that have been proposed we should do, you will see that the total amounts to something over \$60 million a year.

The Chairman: Mr. Turner, will you allow Mr. Trudel a supplementary question?

Mr. Trudel: I will be brief, Mr. Chairman. My question is to Mr. Tarr and concerns the extent of the increase to retired people. Did you work this out in percentage and what figures did you use?

Mr. Tarr: Those figures were based on the changes made in the civil service plan.

Mr. Trudel: I see, similar or same. Thank you.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman and Mr. Vaughan, will you give me the total number of the CNR employees as of December 31, 1969?

[Interprétation]

mesure sur les conditions qui s'appliqueront, mais le chiffre que nous leur avons donné à l'époque pour cela était de 4.14 millions de dollars par an.

La troisième proposition était que le taux de pension soit porté à 2 p. 100 par année et les conditions en vertu desquelles ceci a été proposé étaient très vastes s'appliquant de façon rétroactive et tandis qu'à ce moment-là nous n'avons pas fait une estimation détaillée des coûts sur cette base particulière, en chiffre rond nous croyons que les coûts seraient de l'ordre de 30 millions de dollars par année. Tous ces chiffres sont sur la base de conformité avec les dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension auxquelles nous sommes tenus de nous conformer.

De plus, M. Benjamin, je crois, a posé une question en ce qui concerne les dispositions pour augmenter les pensions de ceux qui sont déjà à la retraite. Je suppose qu'il y a un certain nombre de bases différentes que l'on pourrait examiner, mais à la suite de l'adoption de la Loi qui concernait les pensions des fonctionnaires, qui prévoyait une échelle mobile pour les retraités actuels ainsi que pour les retraités à venir, nous avons examiné ce qui serait en cause si le Canadien National devait prendre les mêmes mesures que l'on a prises pour les retraités de la Fonction publique et les employés de la Fonction publique. Le coût estimatif que l'on nous a prévu à cette fin était de 28 millions de dollars par année. Si vous ajoutez tous les chiffres des choses que l'on nous a proposé de faire, vous verrez que le coût total se chiffre à plus de 60 millions de dollars par année.

Le président: Monsieur Turner, est-ce que vous permettriez à M. Trudel de poser une question supplémentaire?

M. Trudel: Je vais être bref, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Tarr et concerne l'étendue de l'augmentation versée aux retraités. Quelle serait cette augmentation en pourcentage, et quel chiffre utilisez-vous?

M. Tarr: Ces chiffres se fondaient sur les changements faits dans le régime de la Fonction publique.

M. Trudel: Je vois, c'est la même chose. Merci.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président et monsieur Vaughan, voulez-vous me donner le nombre total des employés du Canadien National à compter du 31 décembre 1969?

[Text]

Mr. Vaughan: Yes, I am looking at the 1969 Canadian National Annual Report and the total shown in the column for 1969 is 84,388.

Mr. Turner (London East): How many of these employees belong to and contribute to the 1935 pension plan?

Mr. Tarr: Those figures are given on page 8 of our background paper.

Mr. Vaughan: You will see on page 8 of the black book, Contributors 1959, 65,132—1935 plan, 5,666; non-contributors, 1935 plan, 13,082.

Mr. Turner (London East): Can you tell me how many of the CNR employees are female?

• 1550

Mr. Vaughan: Mr. Turner, I do not have those statistics at my fingertips. If you would like us to get some particular material on breakdowns—we have lots of statistics that are, as you know, filed with DBS under those volumes 4 and 5—I would be glad to do so, but I just cannot pull out of the air that kind of answer.

Mr. Turner (London East): Could you get me that information?

Mr. Vaughan: You wish to know the number of female employees, do you not?

Mr. Turner (London East): That is correct. How many of these female employees are married women?

Mr. Vaughan: I will take that as notice.

Mr. Turner (London East): How many persons are receiving CNR pension benefits as of the 31 December 1969?

Mr. Tarr: Under all the various plans and arrangements that exist—there are some in addition to the 1935 and 1959 plans—the number of pensioners and beneficiaries who were receiving benefits was 35,211.

Mr. Turner (London East): Were all these pensioners former CNR employees?

Mr. Tarr: Yes.

Mr. Turner (London East): How many of these pensioners are widows and how many are widowers of former CNR employees?

[Interpretation]

M. Vaughan: Oui, j'examine maintenant les chiffres de 1969 dans le rapport annuel de cette année-là et le total indiqué dans la colonne pour 1969 est de 84,388 employés.

M. Turner (London-Est): Combien de ces employés font partie du Régime de retraite de 1935 et y contribuent?

M. Tarr: Ces chiffres se trouvent à la page 8 de notre document de fond.

M. Vaughan: Vous verrez à la page 8 du Livre noir, cotisants en 1959, 65,132—Régime de 1935, 5,666; non-cotisants, Régime de 1935, 13,082.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me dire combien vous avez d'employés féminins au Canadien National?

M. Vaughan: Monsieur Turner, je n'ai pas ces fiches au bout de mes doigts. Si vous voulez que nous obtenions des précisions sur les répartitions—nous avons beaucoup de statistiques qui sont, comme vous le savez, déposées au Bureau fédéral de la statistique aux volumes 4 et 5—je serais heureux de le faire mais je ne peux vous donner à brûle-pourpoint une réponse.

M. Turner (London-Est): Pourriez-vous m'avoir ces renseignements?

M. Vaughan: Vous désirez savoir le nombre exact d'employés féminins, n'est-ce pas?

M. Turner (London-Est): C'est exact. Combien parmi ces employés féminins sont des femmes mariées?

M. Vaughan: Je vais prendre note de cela.

M. Turner (London-Est): Combien de personnes reçoivent des prestations de pension du Canadien national au 31 décembre 1969?

M. Tarr: En vertu des différents régimes et arrangements qui existent à l'heure actuelle—il y en a quelques-uns en plus des régimes de 1935 et 1959—le total des retraités et des bénéficiaires qui recevaient les prestations étaient de 35,211.

M. Turner (London-Est): Est-ce que ces retraités sont tous des anciens employés du Canadien national?

M. Tarr: Oui.

M. Turner (London-Est): Combien de ces retraités sont veufs et veuves et combien sont-ils veufs et veuves d'anciens employés du Canadien national?

[Texte]

Mr. Tarr: The figure I have here is for beneficiaries in various categories. This includes any beneficiary of a pensioner who has died. There are 9,537.

Mr. Turner (London East): How many CNR employees retired on pension in the following years, 1967, 1968 and 1969?

Mr. Tarr: I have the figures for 1968 and 1969. The number of pensions and survivor benefits approved during 1968 was 3,181. In 1969 the comparable figure was 1,651.

Mr. Turner (London East): During 1967, 1968 and 1969, how many CNR employees were provided early retirement benefits due to health?

Mr. Vaughan: I missed the last part.

Mr. Turner (London East): Early retirement due to health.

Mr. Tarr: We do not have that information with us, but we can get it. Were you referring to people retired on disability grounds?

Mr. Turner (London East): That is right.

Mr. Tarr: What years did you say, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): 1967, 1968 and 1969.

The Chairman: If you do not have that information, Mr. Tarr, you can provide it to us...

Mr. Tarr: We will have it provided.

Mr. Turner (London East): During 1967, 1968 and 1969, how many CNR employees were retired or received early retirement benefits, having not reached the normal retirement age of 65 years?

Mr. Tarr: We do not have that information with us, but we can provide it.

Mr. Turner (London East): What percentage of the 1969 capital reserve represents employees' contributions to the pension plans and the accumulated compound interest paid on these contributions?

Mr. Tarr: We cannot answer that at the moment, but we will see what we can do. This is a difficult thing to determine.

[Interprétation]

M. Tarr: Les chiffres que j'ai ici concernent les bénéficiaires dans les diverses catégories. Ceci comprend tout bénéficiaire d'un retraité qui est décédé. Il y en a 9,537.

M. Turner (London-Est): Combien d'employés de Canadien national ont pris leur retraite avec pension dans les années suivantes 1967, 1968, 1969?

M. Tarr: J'ai ici les chiffres de 1968 et 1969. En 1968, le nombre s'élevait pour les pensions et les prestations de survivance à 3,181. En 1969, le nombre était de 1,651.

M. Turner (London-Est): En 1967, 1968 et 1969, combien d'employés du Canadien national ont eu des prestations de retraite anticipée en raison de maladie?

M. Vaughan: Je n'ai pas compris la dernière partie.

M. Turner (London-Est): Il s'agit des prestations de retraite anticipée en raison de maladie.

M. Tarr: Nous n'avons pas ces renseignements ici, mais nous pouvons les obtenir. Voulez-vous parler de gens qui ont pris leur retraite pour des raisons d'invalidité.

M. Turner (London-Est): C'est exact.

M. Tarr: Quelles années avez-vous mentionnées monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): 1967, 1968 et 1969.

Le président: Si vous n'avez pas ces renseignements, monsieur Tarr, vous pourrez toujours nous les fournir...

M. Tarr: Nous vous les fournirons...

M. Turner (London-Est): Au cours de 1967, 1968 et 1969 combien d'employés au Canadien national ont été retraités ou ont reçu une pension de retraite anticipée n'ayant pas atteint l'âge normal de la retraite à 65 ans?

M. Tarr: Nous n'avons pas ce renseignement mais nous pourrions certainement l'obtenir.

M. Turner (London-Est): Quel est le pourcentage de la réserve de capital que représente les cotisations des employés au régime de pensions et les intérêts accumulés composés payés sur ces contributions?

M. Tarr: Nous ne pouvons vous donner une réponse immédiate mais nous verrons ce que nous pouvons faire. C'est une chose difficile à déterminer.

[Text]

Mr. Vaughan: I am not sure I understand the question.

The Chairman: Mr. Turner, would you repeat your question again, please?

Mr. Turner (London East): How much of the capital reserve represents employees' contributions to the pension plans and the accumulated compound interest paid on these contributions?

Mr. Tarr: We will have to take that as notice, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): What portion of the capital reserve contributed to the 1935 pension plan belongs to the employees, or is there any?

Mr. Tarr: We will have to take that as notice, too.

Mr. Turner (London East): What percentage of the capital reserve represents the contributions of employees plus compound interest of those employees contributing to the 1959 pension plan?

Mr. Tarr: The same, we will take it as notice.

Mr. Turner (London East): What was the average rate of interest received on the various investments of the pension funds for the year ending December 31, 1969?

Mr. Vaughan: This is shown on page 28 of the document we filed.

The Chairman: Does that answer your question Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): I think so. When the 1952 plan was first introduced to the employees, was it not verbally agreed that the compound interest rate to be paid on employees' contributions to the pension plan would at no time be less than the current rate of government interest, from year to year?

Mr. Tarr: No, that is not true with respect to the 1959 plan. There is no specific provision about interest because, as we have said before, the pension that one receives under the rules of that plan do not relate to the contributions made. Under the 1935 plan there is in the rules a formula for determining the interest rate and it is related to the current rates on long-term government bonds.

[Interpretation]

M. Vaughan: Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question.

Le président: Monsieur Turner, voudriez-vous répéter votre question de nouveau s.v.p.?

M. Turner (London-Est): Combien dans la réserve de capital représente la cotisation de employés à la caisse de pensions ainsi que les intérêts composés accumulés payés sur ces contributions?

M. Tarr: Je devrais considérer cela aussi comme préavis, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Quelle portion de la réserve en capitaux, payée au régime de pensions de 1935, appartient aux employés?

M. Tarr: Même chose, je devrais le prendre comme préavis.

M. Turner (London-Est): Quel pourcentage de la réserve en capitaux représente les contributions des employés plus l'intérêt composé de ces employés qui souscrivent au régime des pensions de 1959?

M. Tarr: Même chose, je devrais le prendre comme préavis.

M. Turner (London-Est): Quel était le taux d'intérêts moyen reçu pour les divers placements de la caisse de pensions pour l'année se terminant le 31 décembre 1969?

M. Vaughan: Ceci est indiqué à la page 28 du document que nous avons déposé.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Je crois que oui. Quand le régime de 1952 a d'abord été présenté aux employés, n'était-il pas convenu oralement que le taux d'intérêts composé qu'il devait être payé sur les contributions des employés à la caisse de pensions ne serait en aucun moment moins que le taux courant d'intérêts payé par le gouvernement, d'année en année?

M. Tarr: Non, ce n'est pas vrai en ce qui concerne le régime de 1959. Il n'y a pas de dispositions précises pour les intérêts parce que, comme nous l'avons dit auparavant, la pension que reçoit la personne en vertu du règlement du régime n'a rien à voir avec les contributions faites. En vertu du régime de 1935, il y a dans les règlements une formule pour déterminer le taux d'intérêts et cela est lié au taux actuel courant sur les obligations à long terme du gouvernement.

[Texte]

Mr. Turner (London-East): Has the Board of Directors ever considered pegging the capital reserve of the 1959 pension fund at a predetermined maximum amount, and the pension returns to the employees adjusted to suit this capital reserve?

Mr. Tarr: The answer to the question is, no, because that would not be in accordance with the pension Benefits Standards Act.

Mr. Turner (London East): Were verbal agreements made in 1952 between the CNR management and the employees' representatives to peg the amount of capital reserve after a suitable working capital had been established?

Mr. Tarr: Not that I am aware of.

Mr. Turner (London East): With the present day reduction in the number of CNR employees, what in your opinion, would be a satisfactory working capital to be maintained in the future for the pension funds?

Mr. Tarr: Perhaps Mr. Woods can say something about this. I will just say that this is all governed by the provisions of the Pension Benefits Standards Act.

• 1600

Mr. Woods: This is precisely the case. There might have been some field of manoeuvre before then, but now the Pension Benefits Standards Act very clearly lays down precisely what must be in the fund and how it should be paid if it is not in the fund. There is actually no limit under the Pension Benefits Standards Act to the size of a pension fund.

Mr. Turner (London East): In 1952 when the 1952 pension plan was first introduced did the CNR management agree to accept full responsibility of all costs involved in the administration of the 1952 pension plan in future years?

Mr. Tarr: The undertaking, if you like, that the company will pay at least half the cost of the pensions is not included in the rules. It is included in the statement of the company's policy with respect to pensions. I do not think that policy was that clearly defined in 1952. The definition of the policy came I would think in the early sixties probably.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Est-ce que le Conseil d'administration a déjà songé à fixer la réserve de capital du régime de 1959 à un montant prédéterminé et à ajuster la pension des employés pour être conforme à la réserve de capitaux?

M. Tarr: La réponse à cette question est négative car cela ne serait pas conforme avec la Loi sur les normes des prestations de pensions.

M. Turner (London-Est): Est-ce qu'il y a eu des accords oraux en 1952 entre la direction du Canadien national et les représentants des employés pour fixer la réserve de capitaux une fois qu'un capital suffisant serait établi?

M. Tarr: Pas à ma connaissance.

M. Turner (London-Est): Avec la réduction quotidienne actuelle du nombre d'employés du Canadien national, quelle serait, à votre avis, la réserve de capital de roulement suffisante à maintenir dans la caisse de pension à l'avenir?

M. Tarr: Peut-être que M. Woods pourrait vous dire quelque chose à ce sujet. Je me contenterai de dire que tout cela est régi par les dispositions de la Loi sur les normes des prestations des pensions.

M. Woods: C'est exactement le cas. Il se peut qu'il y ait eu auparavant quelques champs de manoeuvre mais maintenant la loi sur les normes des prestations de pension établit très clairement ce qui doit être dans la caisse et comment cela doit être payé si cela ne se trouve pas dans la caisse. En vertu de la loi sur les normes de prestations de pensions il n'y a à l'heure actuelle aucune limite à la dimension d'une caisse de pension.

M. Turner (London-Est): En 1952, lorsque le Régime de pensions de 1952 a été inauguré, est-ce que la direction du Canadien national était d'accord pour accepter toute la responsabilité des frais appliqués dans l'administration du Régime de pensions de 1952 dans les années à venir?

M. Tarr: L'engagement, si vous voulez, que la compagnie paiera au moins la moitié du coût de pension n'est pas inclus dans le règlement. Il est inclus dans la déclaration de politique de la compagnie à l'égard des pensions. Je crois que cette ligne de conduite a été bien définie en 1952. La définition de la politique est venue, à mon avis, au début des années 1960.

[Text]

Mr. Turner (London East): Is the cost of administration and the salaries of all pension board officials and employees now paid directly by the CNR or does it come out of the pension fund?

Mr. Tarr: No, the costs of administering the plan, the Pension Department, are all paid directly by the company and are not charged to the fund.

Mr. Turner (London East): Have you any CNR employees who retired in the last three years, which is 1967, 1968 or 1969, who were only eligible for the minimum pension, and, if so, how many?

Mr. Tarr: Do you mean were any employees extended in service beyond age 65 and then retired on...

Mr. Turner (London East): No, employees who retired in the last three years. Have any of them retired who did not pay into any pension plan?

Mr. Tarr: Many of them. Yes.

Mr. Turner (London East): How many?

Mr. Tarr: I have the figures here. In 1968 there were 331 noncontributors who retired and were entitled to noncontributory pensions. In 1969 there were 213.

Mr. Turner (London East): How many CNR employees will have reached 65 years of age in each of the following years, 1970, 1971 and 1972?

Mr. Tarr: We will have to take that as notice. We do not have the...

Mr. Turner (London East): How many of these employees who now contribute to the CNR pension plans will receive pensions in 1970, 1971 and 1972?

Mr. Tarr: We will have to take that as notice, too.

Mr. Turner (London East): During the period between January 1, 1930 and January 1, 1935 did the CNR hire any new employees?

Mr. Vaughan: 1930 to 1935?

Mr. Turner (London East): Yes.

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Est-ce que les frais d'administration et les salaires de tous les fonctionnaires et les employés de la Commission de pensions sont payés maintenant directement par le Canadien national ou est-ce que cela provient de la caisse de pensions?

M. Tarr: Non, les coûts pour administrer le plan, le ministère des pensions, sont tous payés directement par la compagnie et ne sont pas impliqués à la caisse de pensions.

M. Turner (London-Est): Avez-vous des employés au Canadien national qui ont pris leur retraite depuis 3 ans c'est-à-dire en 1967, 1968 et 1969 qui n'étaient admissibles que pour la pension minimum et si oui, combien en avez-vous?

M. Tarr: Voulez-vous dire qu'il y avait des employés dont on a prolongé le service au-delà de l'âge de 65 ans et qui ensuite ont pris leur retraite...

M. Turner (London-Est): Non, les employés qui ont pris leur retraite au cours des trois dernières années. Est-ce qu'il y en a qui à leur retraite n'avaient versé aucune caisse de pensions?

M. Tarr: Il y en a beaucoup. Oui.

M. Turner (London-Est): Combien?

M. Tarr: J'ai les chiffres devant moi. En 1968 il y avait 331 non cotisants qui ont pris leur retraite et qui avaient droit à une pension de non cotisant. En 1969 il y en avait 213.

M. Turner (London-Est): Combien d'employés du Canadien national ont atteint l'âge de 65 ans dans chacune des années suivantes: 1970, 1971 et 1972?

M. Tarr: Nous devons prendre cela comme préavis. Nous n'avons pas le...

M. Turner (London-Est): Combien de ces employés, qui contribuent au Régime de pensions du National canadien à l'heure actuelle, recevront des pensions en 1970, 1971 et 1972?

M. Tarr: Il faudra que nous en prenions un préavis aussi.

M. Turner (London-Est): Au cours de la période entre le 1^{er} janvier 1930 et le 1^{er} janvier 1935 est-ce que le Canadien national a engagé de nouveaux employés?

M. Vaughan: De 1930 à 1935?

M. Turner (London-Est): Oui.

[Texte]

Mr. Tarr: We certainly do not have that information available, and whether it is obtainable we will have to explore.

Mr. Turner (London East): Can you give me an estimate of the number of employees now between the ages of 55 and 65 years of age?

Mr. Tarr: We will have to take that as notice, too.

Mr. Turner (London East): Can you tell me the total amount of money now owing to the 1959 pension fund by employees in arrears with contributions that date back to January 1, 1935?

Mr. Tarr: Approximately \$17 million.

Mr. Turner (London East): Only a portion of the pension fund capital reserve has been invested and interest received thereon. Was the amount borrowed by the CNR from the pension fund wholly or in part a portion of the employees' contributions to the fund?

Mr. Tarr: No funds have been borrowed from the pension fund.

Mr. Turner (London East): According to the rules of the 1959 pension plan and the 1935 pension plan, page 18, section 2, (1) reads as follows:

The pension plan shall be administered by a board of seven members consisting of four officers of the company appointed by the directors and three members elected among and by vote of the officers of the labour unions who are not below the rank of General Chairman.

Do the duties and responsibilities in the administration of the pension plan by these separate members require the full time of each of these members or are they responsible for other duties for the company?

Mr. Tarr: No, all the members of the pension board are part time. The Manager of Pension and Welfare Plans, Mr. Aubé, of course, is full time and has a Department working for him.

Mr. Turner (London East): If this is not a fulltime responsibility, approximately how many hours per month are required by each member in their duties with pension plan administration?

[Interprétation]

M. Tarr: Nous n'avons certainement pas ces renseignements ici et il va falloir que nous nous informions aussi pour savoir si les renseignements sont disponibles.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me donner le nombre approximatif des employés entre les âges de 55 et 65 ans à l'heure actuelle?

M. Tarr: Il faudra que nous en prenions un préavis également.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me dire le total d'argent dû à la caisse de pensions de 1959 par les employés en arriéré avec les contributions qui remontent au 1^{er} janvier 1935?

M. Tarr: Environ \$17 millions.

M. Turner (London-Est): Seulement une partie des réserves de capitaux de la caisse de pensions a été investie et sur celle-ci on a reçu des intérêts. Est-ce que le montant emprunté par le Canadien national de la caisse de pensions totalement ou en partie était une portion des contributions des employés à la caisse?

M. Tarr: Il n'y a pas eu d'emprunt de la caisse de pensions du Canadien national.

M. Turner (London-Est): D'après les règlements du Régime de pensions de 1959 et du Régime de pensions de 1935, à la page 38, au paragraphe 1 de l'article 2 on lit:

Le régime de pensions sera administré par une commission de sept membres composée de quatre fonctionnaires de la compagnie nommé par le conseil d'administration et trois élus parmi les représentants des syndicats qui ne détiennent pas un poste inférieur à celui de président général.

Est-ce que les devoirs et les responsabilités dans l'administration du Régime de pensions par ces membres séparés exigent le plein temps de chacun de ces membres ou est-ce qu'ils sont responsables pour certains autres services auprès de la compagnie?

M. Tarr: Non, tous les membres de la commission de pension sont à temps partiel. Le directeur des régimes de pensions et de bien-être, M. Aubé, naturellement, est à plein temps et a un service à son emploi.

M. Turner (London-Est): Si ce n'est pas une responsabilité à plein temps, environ combien d'heures par mois sont requises pour chaque membre dans leur fonction avec l'administration du Régime de pensions?

[Text]

Mr. Tarr: I am sorry, I missed that, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): You just told me it is not a full time job. Approximately how many hours per month does the board sit regarding its duties with the pension plan administration?

Mr. Tarr: The pension board meets once a month and these meetings may last anywhere from an hour to two or three hours. I might say that company officers, in particular myself as Chairman of the pension board, spend a good deal of time on pension matters outside regular pension meetings. So far as the other members of the board are concerned and the labour representatives, it is the attendance at meetings that is the...

Mr. Turner (London East): Is this one of the reasons why when an employee goes on pension he possibly waits three or four months before he gets a pension cheque?

Mr. Tarr: I do not think that is a correct statement. I think by far the large majority of pensioners receive their first pension cheque at the end of that month following the month they retire.

Mr. Turner (London East): I would check again on that, sir, because I know of an employee who waited three months before he got his pension cheque.

Mr. Tarr: There may be individual cases where this occurs, but it is not the normal experience.

Mr. Turner (London East): Are the CNR pension plans administered by the same department as employees' welfare plans?

Mr. Tarr: Yes.

Mr. Turner (London East): Are any of the funds of the 1935 or 1959 pension plans used in any way to support or finance the various employees' welfare plans or is it separate?

Mr. Tarr: Quite separate.

Mr. Turner (London East): According to reliable statistics the average life expectancy for men in Canada is 68.35 years. Is the Pension Board of Directors in agreement that these statistics are correct?

[Interpretation]

M. Tarr: Je m'excuse, je n'ai pas saisi la question, M. Turner.

M. Turner (London-Est): Vous m'avez dit qu'il ne s'agissait pas d'un emploi à plein temps. Et alors, pendant combien d'heures approximativement par mois la commission siège-t-elle pour ce qui est de ces responsabilités pour l'administration de la caisse de pensions?

M. Tarr: La Commission de pensions se réunit une fois par mois et ces réunions peuvent durer de 1 h. jusqu'à deux ou trois heures. Je pourrais aussi ajouter que les fonctionnaires de la compagnie, particulièrement moi-même à titre de président de la Commission de pensions passons beaucoup de temps sur des questions en dehors des réunions régulières de la Commission. En ce qui concerne les autres membres de la Commission et les représentants syndicaux, c'est l'assistance aux réunions qui est le...

M. Turner (London-Est): Est-ce une des raisons pour lesquelles quand un employé prend sa retraite il attend quelque fois trois ou quatre mois avant de recevoir son chèque de pension?

M. Tarr: Je ne pense pas que cela soit exact. Je crois que la vaste majorité des retraités reçoivent leur premier chèque de pension à la fin du mois suivant le mois dans lequel ils prennent leur retraite.

M. Turner (London-Est): Je vais vérifier de nouveau ce point, monsieur, parce que je connais un employé qui a attendu trois mois avant de toucher son chèque de pension.

M. Tarr: Il se peut qu'il y ait des exceptions, mais ce n'est pas la normale.

M. Turner (London-Est): Les régimes de pensions du Canadien national sont-ils administrés par le même service que les régimes de bien-être des employés?

M. Tarr: Oui.

M. Turner (London-Est): Est-ce que les fonds des Régimes de pensions de 1935 ou 1959 servent en aucune manière à financer les ou à appuyer les divers régimes de bien-être des employés ou est-ce une chose distincte?

M. Tarr: C'est complètement distinct.

M. Turner (London-Est): D'après les statistiques fiables, la longévité des hommes au Canada est de 68.35 années. Est-ce que la Commission de pensions des directeurs trouve que ces statistiques sont exactes?

[Texte]

Mr. Tarr: I think perhaps Mr. Woods can answer that.

Mr. Woods: There are all kinds of what you might call reliable statistics. It all depends on whether they are talking about the population, first of all, as a whole or a particular group, or a particular section of the population.

If the figure you quote is the expectancy of life of a new baby it is possibly true, but if you go back to the days of the Bible and the three score years and ten which is the equivalent to your 68.5, on your figures we seem to have lost one and a half years. However, in connection with the funding of the pension plan, people who actually survive to 65 on the tables we use which seem to conform to the mortality being experienced, have an average life time of 16 years. Those who survive to 65 on the average will die at 81.

Mr. Turner (London East): Does the pension board agree with the statistics that the average life expectancy for a woman is 74.2 years?

1610

Mr. Woods: Women do seem to live longer than men, maybe because they are not married to women. Please, do not quote me on that one.

Mr. Trudel: You would not be able to leave this room.

Mr. Woods: I think a five-year differential is reasonable. Maybe some people do not think the five years is reasonable either, but you can record that far.

Mr. Turner (London East): According to these statistics with existing normal pension age for railway employees set at 65 years of age, female employees would enjoy an average of 9.2 years of retirement after a pension age 65 in comparison to the 3.35 years for a male employee with a pension age also of 65. This would be approximately 300 per cent larger retirement expectancy for female employees in comparison to male employees. Does the Board of Directors agree there should be no differential in the retirement age and the percentage of pension return for male and female employees?

[Interprétation]

M. Tarr: Je pense que M. Woods pourrait vous répondre sur ce point.

M. Woods: Il y a toute sorte de statistiques que vous pouvez appeler fiables. Tout dépend si nous parlons de la population d'abord dans son ensemble ou comme groupe particulier, ou d'une section particulière de la population.

Si le chiffre que vous citez est la longévité prévue pour un nouveau-né, c'est peut-être vrai, mais si vous remontez au jour de la bible, qui parle de trois fois 20 ans plus dix ans ce qui est l'équivalent de nos 68, 5 années, il semble d'après vos chiffres que nous ayons perdu un an et demi tout de même. Toutefois, pour ce qui est du financement du Régime de pensions, ceux qui survivent en fait jusqu'à l'âge de 65 ans dans les tableaux que nous employons qui semblent se conformer à la mortalité actuelle, ont une vie normale après la retraite de 16 ans. Ceux qui survivent jusqu'à l'âge de 65 ans, en moyenne vivront jusqu'à 81 ans.

M. Turner (London-Est): Est-ce que la Commission de pensions est d'accord que les statistiques pour la longévité normale d'une femme est de 74.2 années.

M. Woods: Il semble que les femmes vivent plus longtemps que les hommes, peut-être parce qu'elles ne sont pas mariées à des femmes. Ceci, entre nous, ne le rapportait pas.

M. Trudel: Vous ne pourriez pas quitter cette salle.

M. Woods: Je pense qu'une différence de 5 ans est raisonnable. Peut-être que certaines personnes ne pensent pas que les 5 ans soient raisonnables non plus. Vous pourriez au moins citer cette partie-là.

M. Turner (London-Est): Suivant ces statistiques, avec l'âge normal de la retraite existant pour les cheminots fixé à 65 ans, les employés féminins auraient donc une moyenne de 9.2 années de retraite après la retraite à l'âge de 65 ans comparé au 3.35 années pour un employé masculin dont l'âge de la retraite est également de 65 ans. Ceci signifierait approximativement une expectation de longévité l'heure de la retraite de 300 p. 100 plus longue pour les employés femme que pour les employés homme. Est-ce que le conseil d'administration est d'accord qu'il ne devrait pas y avoir de différence dans l'âge de la retraite ou le pourcentage du revenu de la pension pour les employés homme ou femme?

[Text]

Mr. Woods: I think you are using the expectancy of life of a newborn child and assuming the child enters the CNR at the age of zero and works throughout his lifetime, then these would apply, but if you take the life expectancy of people who live to 60 or 65, you will find, in effect, that a male aged 65 will on the average live 16 years and the female at that time—I do not have the figure offhand—could live 19 years. Therefore, in effect, the excess lifetime of the female is 19 over 16 which is about another 20 per cent longer; it is certainly not three times as long drawing a pension.

Mr. Turner (London East): Mr. Vaughan, is the Board of Directors in agreement that the existing methods outlined in the rules and regulations concerning the 1959 pension plan in relation to calculating the pension return to employees are fair to all employees concerned and no revisions are required?

Mr. Vaughan: The Board reviews the matter from time to time. Mr. Tarr, as Chairman of the Pension Board, keeps the Board of Directors informed of matters that affect this situation. All I can say about it is that at the moment the plan is the plan that is and we are satisfied with it at this moment.

Mr. Turner (London East): Is the method of determining the percentage of pension return to CNR employees reaching pension age in accordance with the Pension Benefits Standards Act?

Mr. Tarr: I think the answer to that is the Pension Benefits Standards Act does not lay down what the pension rate in any particular plan should be.

Mr. Turner (London East): Was it the decision of management or union representation to establish the present day method of determining the pension return to employees based on the highest rate of earnings rather than on total contributions to the pension fund?

Mr. Tarr: That concept was introduced in the 1952 plan which, as I indicated earlier, was the result of long consultation between a joint labour-management committee.

[Interpretation]

M. Woods: Je pense que vous utilisez la longévité d'un enfant nouveau-né et que vous assumez que l'enfant entre au Canadien national à l'âge de 0 ans et y travaille toute sa vie, alors, ces choses s'appliqueraient, mais si vous prenez la longévité de gens qui vivent 60 ou 65 ans, vous trouverez, en fait, qu'une personne du sexe masculin âgé de 65 ans vivra en moyenne 16 ans et qu'une personne du sexe féminin, à ce moment, je n'ai pas les chiffres sous la main, pourrait vivre 19 ans. Aussi, en fait, la femme, vivant 19 ans dépasse de 3 ans l'homme qui vit 16 ans après sa retraite, ce qui fait que sa longévité est d'environ 20 p. 100 plus longue; elle n'est certainement pas de trois fois aussi longue pendant qu'elle reçoit une pension.

M. Turner (London-Est): Monsieur Vaughan est-ce que le conseil d'administration est d'accord que les méthodes actuelles esquissées dans les règlements concernant le régime de pension de 1959 en ce qui concerne le calcul de la prestation de pension aux employés sont justes à l'égard de tous les employés en cause et qu'aucune révision n'est requise?

M. Vaughan: Le conseil d'administration revoit cette question de temps à autre. Monsieur Tarr, en tant que président de la commission de pension, tient le conseil d'administration au courant des questions qui touchent à cette situation. Tout ce que je puis dire à ce sujet c'est que pour le moment le régime est celui qui existe et nous sommes satisfaits de ce régime à l'heure actuelle.

M. Turner (London-Est): Est-ce que la méthode de détermination du pourcentage de la pension pour les employés du Canadien national qui atteignent l'âge de la pension est en conformité avec la Loi sur les normes de prestations de pensions du Canada?

M. Tarr: Je pense que la réponse à ce point est que la Loi sur les normes sur les prestations de pensions n'établit pas quel devrait être le taux de pension dans aucun régime particulier.

M. Turner (London-Est): Était-ce la décision de la direction ou de la représentation syndicale d'établir la méthode actuelle de détermination de la pension aux employés qui se basent sur le salaire le plus élevé plutôt que sur la totalité des versements à la caisse des pensions?

M. Tarr: Ce concept a été introduit dans le régime de 1952 qui, comme je l'ai dit plus tôt, était le résultat de longues consultations entre le comité patronal-syndical conjoint.

[Texte]

Mr. Turner (London East): At the present time non-scheduled employees receive their full salary during sickness and their contributions to the pension fund are deducted from employees' pay cheques and forwarded to the Pension Board. The employee receives credit for this time off due to sickness in calculating allowable service for pension returns. Is this correct?

Mr. Tarr: I do not think it is entirely correct. A non-scheduled employee whose absence is due to sickness is not carried indefinitely by any means on the payroll.

Mr. Turner (London East): Do you agree the scheduled employees should or should not also be permitted to pay the required contributions to the pension fund to cover the time lost due to sickness and be allowed to include this time as allowable service in the calculation of pensions?

Mr. Tarr: I do not think this question is basically a pension question. This is part of the wage and working conditions agreements that are entered into. It is not basically a pension matter and, therefore, I am really not in a position to answer that question.

Mr. Turner (London East): Tell me, what happens to an employee who is involved in an accident through no fault of his own, who did not violate any rules, and is laid up in the hospital for approximately a year and a half with a broken leg? He naturally has no salary coming in. He loses approximately a year and a half of his pension rights due to the fact that he has contributed nothing. Do you not believe the man should be allowed to contribute from his compensation when he is not at fault?

Mr. Tarr: There is provision in the rules that he can do just that.

Mr. Turner (London East): Which article in the rules?

Mr. Tarr: Section 14 of the rules of the 1959 plan which is on page 27 of this booklet.

Mr. Turner (London East): Do you know of any other company, for instance, where funds were reduced similar to the CNR pension fund to bring them in line with the rules and regulation of the Pension Benefits Standards Act?

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): A l'heure actuelle, les employés non visés par la convention collective reçoivent leur plein salaire pendant la maladie et leurs cotisations à la caisse de pension sont déduites des chèques de paie des employés et expédiés à la Commission des pensions. L'employé reçoit le crédit de cette absence en raison de maladie pour calculer le service permmissible aux fins de pension. Est-ce que ceci est exact?

M. Tarr: Je ne pense pas que se soit tout à fait exact. Les employés non visés par la convention collective qui sont absents pour cause de maladie ne sont pas retenus indéfiniment sur le bordereau de paie, loin de là.

M. Turner (London-Est): Êtes-vous d'accord que les employés visés par la convention collective devraient ou ne devraient pas aussi avoir la permission de verser les cotisations à la caisse de pension pour couvrir le temps perdu en raison de la maladie et qu'on les autorise à inclure ce temps comme service admis dans le calcul des pensions?

M. Tarr: Je ne crois pas que cette question soit, au fond, une question qui relève des pensions. Elle fait plutôt partie des conditions de travail et de salaire qui ont été acceptées. Ce n'est pas vraiment une question qui relève des pensions et, par conséquent, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Turner (London-Est): Alors, dites-moi, qu'est-ce qui arrive à un employé qui a un accident sans que se soit de sa faute, qui n'a enfreint aucun règlement et est hospitalisé à l'hôpital pour approximativement un an et demi avec une jambe fracturée? Évidemment il ne perçoit pas de salaire pendant ce temps-là. Il perd environ un an et demi de ces droits de pension du fait qu'il n'a rien contribué. Ne croyez-vous pas que cet homme devrait être autorisé à contribuer à partir de l'indemnité qu'il reçoit lorsqu'il n'y a pas faute de sa part?

M. Tarr: Il y a justement une disposition dans les règlements qui peut faire cela.

M. Turner (London-Est): Quel article des règlements?

M. Tarr: L'article 14 des règlements du régime de 1959 qui se trouve à la page 27 de ce livret.

M. Turner (London-Est): Êtes-vous au courant d'autres compagnies, par exemple, où les fonds de pension ont été réduits comme celui du Canadien national pour les amener en conformité avec les règles et les règlements de la Loi sur les normes des prestations de pension?

[Text]

Mr. Tarr: Perhaps Mr. Woods can answer this better than I can, but as far as I am aware, most pension plans were co-ordinated with the Canada Pension Plan.

Mr. Woods: I think I would agree with Mr. Tarr in that regard.

The Chairman: Mr. Turner, can I put you on the second round? Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I have been away from the meeting and probably some of the questions I had intended to ask have been asked, in one question that was discussed this morning, Mr. Vaughan, you spoke about some of the packages that were laid on the table when there were discussions and negotiations. In any one of those packages did you find anything to do with pension negotiation?

Mr. Vaughan: I think in my conversation this morning, Mr. Howe, maybe before you came in—Mr. Tarr referred to this, too—I mentioned that from some of the appearances at the Committee and also releases in the newspaper had indicated that some of the union groups represented and the General Chairmen's Association, were going to explore the possibility, consider the possibility of having matters of pensions brought into the negotiations with the Company. That, as I said this morning, was a matter that they will no doubt consider carefully in their own councils and they will make their decision as to how they will approach that particular situation.

There really is nothing in any legislation, the Industrial Relations and Disputes Investigation Act or anything that prevents a union from deciding what kind of a package—I think that was the word I used..

Mr. Howe: That is what you used.

Mr. Vaughan: ...it will lay on the table when its contract with the Company becomes open. That was the reference made to it, but as Mr. Tarr explained before, the matters of pensions now are not contained in the collective agreements that we have with the unions. So up to this point, pensions *per se* in that sense have not been negotiated with the Company.

Mr. Howe: According to a lot of the briefs we have heard there has been continued discussion and quite a bit of feeling about the

[Interpretation]

M. Tarr: Peut-être que monsieur Woods pourrait répondre à cette question mieux que je ne le puis, mais, à ma connaissance, la plupart des régimes de pension ont été coordonné avec le régime de pension du Canada.

M. Woods: Je pense que je serais du même avis que M. Tarr à cet égard.

Le président: Monsieur Turner, est-ce que je pourrais vous mettre sur la liste pour un deuxième tour? M. Howe.

M. Howe: Monsieur le président, j'ai été absent de la réunion et certaines des questions que je désirais demander ont été déjà posées. Dans une question qui a été étudiée ce matin, monsieur Vaughan, vous avez mentionné certains des items qui ont été réservés lors des négociations. Est-ce que dans un d'entre eux, vous avez trouvé quoique se soit au sujet des négociations de pension?

M. Vaughan: Je pense dans ma conversation de ce matin, monsieur Howe, peut-être avant que vous n'arriviez—M. Tarr y a fait des allusions aussi—a mentionné que d'après certains témoignages devant votre comité et aussi des communiqués qui sont apparus dans les journaux ont indiqué que certains groupes fédéraux représentés par l'Association des présidents directeurs généraux allaient explorer la possibilité, étudier la possibilité que les pensions fassent l'objet de négociations avec la compagnie. Ceci comme je l'ai dit ce matin, est une question qu'ils étudierons soigneusement sans aucun doute dans leur propre conseil et ils arriveront à leur décision sur la manière d'aborder cette situation particulière.

Il n'y a rien dans les statuts, la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes, visant les différends du travail ou quelque chose qui empêche un syndicat de décider quels sortes d'items—je pense que c'est le mot que j'ai utilisé...

M. Howe: C'est bien ça le mot que vous avez utilisé.

M. Vaughan: Il le présentera lorsque son contrat avec la compagnie deviendra renouvelable. C'est l'allusion que nous y avons faite, mais comme l'a expliqué auparavant M. Tarr, les questions de pension à l'heure actuelle ne sont pas contenues dans les conventions collectives que nous avons conclues avec les syndicats. Ainsi, jusqu'à maintenant, les pensions en soi dans ce sens n'ont pas été négociées avec la Compagnie.

M. Howe: D'après plusieurs mémoires que nous avons entendus il y a eu une discussion continue et passablement de sentiments au

[Texte]

pensions with regard to the CNR employees in that they were not adequate in a great many cases, yet in all the discussions with regard to wages and negotiations there has never been that addition to the package, so to speak, that has been laid on the table dealing with pension negotiations.

Mr. Tarr: I am not completely sure on the answer to that question. I believe it may have been the case at the time of the wage negotiations that there was an attempt on the part of the union negotiators to bring in the question of pensions, but the Company took the position on those occasions that pensions were not negotiable and could not be negotiated at that particular time.

Mr. Howe: We have been led to feel, too, that the representatives of the railroaders on your Pension Board did not always get a fair deal. Is this the feeling with regard to the Board's operation?

• 1620

Mr. Tarr: I dealt with that at some length this morning, Mr. Howe.

Mr. Howe: Yes, I know but in the Board—we all belong to boards and caucuses and one thing and another. There is not always a definite decision made but there is often a consensus arrived at. Is this the way the Board operates?

Mr. Tarr: The Pension Board has, up until recently at least, operated on a fairly informal basis, in the way the discussion is going on here today. Apart from an occasion a month or two ago when a formal resolution was presented by the labour members on the Board, I cannot recall ever having had a vote on anything. You just talk about things and you reach some kind of consensus.

Mr. Howe: Some of you are on the Pension Board, are you?

Mr. Tarr: I beg your pardon?

Mr. Howe: You are on the Pension Board?

Mr. Tarr: I am the Chairman of the Pension Board.

Mr. Howe: You are the Chairman of the Pension Board. It is rather interesting—some

[Interprétation]

sujet des pensions aux employés du Canadien national en ce sens qu'elle n'était pas suffisante dans un grand nombre de cas, toutefois dans toutes les discussions au sujet des salaires et des négociations, il n'y a jamais eu cette addition à l'item, pour ainsi dire, qui a été présentée et qui a trait aux négociations des pensions.

M. Tarr: Je ne suis pas tout à fait sûr de la réponse à cette question. Je pense que cela peut avoir été le cas à l'époque des négociations sur les salaires qu'il y ait eu une tentative de la part des négociateurs syndicaux de soulever la question des pensions, mais la compagnie a prétendu à ce moment-là que la pension n'était pas négociable et ne pouvait être négociée à ce moment précis.

M. Howe: On nous a laissé entendre, aussi, que les représentants des cheminots dans votre commission de pension n'auraient pas toujours été traités justement. Est-ce votre opinion quant à l'administration de la Commission.

M. Tarr: J'en ai parlé assez longuement ce matin, monsieur Howe.

M. Howe: Oui, je le sais, mais à la Commission—nous appartenons tous à des commissions et des caucuses et à une chose ou à l'autre. Il n'y a pas toujours une décision définitive mais il y a tout de même une limite d'opinion. Est-ce que c'est comme cela que la Commission fonctionne?

M. Tarr: La Commission des pensions a, jusqu'à maintenant du moins, agi sur une base plutôt officieuse, le genre de discussion produite ici aujourd'hui. Et à part une occasion, il ya un mois ou deux, où une résolution officielle a été présentée par les représentants ouvriers qui faisaient partie de la Commission, je ne me souviens jamais d'avoir eu un vote sur quoi que ce soit. Nous parlons tout simplement de questions et nous en arrivons à une sorte d'opinion unanime.

M. Howe: Certains d'entre vous font partie de la Commission, n'est-ce pas?

M. Tarr: Excusez-moi?

M. Howe: Vous faites partie de la Commission des pensions?

M. Tarr: Je suis le président de la Commission des pensions.

M. Howe: Vous êtes le président de la Commission des pensions. C'est très intéressant ce

[Text]

of these briefs—as to what goes on in that Board.

In the situations that developed in 1952 and 1959 with regard to the pensions, did you have hearings across Canada with regard to advising the railroaders of the advantages of joining?

Mr. Tarr: Yes. Many meetings were held all across Canada in which the labour unions participated with management people.

Mr. Howe: How successful were they? I noticed one of the problems you have is that some of your employees are not paid up and one thing and another like that.

Mr. Tarr: That is true but on that particular occasion, as I recall it, as a result of our joint efforts, more than 30,000 employees transferred to the 1959 plan.

Mr. Howe: What percentage is that of the whole?

Mr. Tarr: As I recall it, after we finished that campaign, taking into account the people who were already contributing to the predecessor of the 1959 plan, well over 80 per cent of employees were then contributing under the 1959 plan. Others who were contributing under the 1935 plan elected not to transfer, and others who were not contributing and elected not to transfer still do not contribute.

Mr. Howe: Many of us were starting out in life about 1935 and realize that in those days you only had so many bucks to go around and another dollar a week here and there to join anything pretty nearly broke your back. And so, I can understand why some of these people were a little reticent about joining.

Mr. Tarr: They did not have to elect in 1935, of course. They could elect in 1952. In fact, they could elect to contribute to the 1935 plan at any time and anybody who is still in that plan and not contributing under it can do so any time he wants to.

Mr. Howe: We are very much concerned about that particular group of pensioners whose maximum pension is \$25. No doubt railroad management have looked into this and I notice there are some proposals in the different briefs. Supposing you gave them an extra \$10. Have you looked into how much each \$10 would cost the plan and if the plan

[Interpretation]

qu'on trouve dans ce mémoire quant à ce qui se passe à la Commission.

Dans la situation qui s'est développée en 1952 et en 1959 à l'égard des pensions, est-ce que vous avez eu des audiences à travers le Canada pour conseiller les cheminots des avantages de leur participation?

M. Tarr: Oui. Il y a eu plusieurs réunions partout au Canada dans lesquelles les syndicats ont participé avec les gens de la direction.

M. Howe: Et à quel point ont-ils réussi? J'ai remarqué qu'un de vos problèmes est que certains de vos employés ne sont pas payés et une chose ou l'autre comme cela.

M. Tarr: C'est vrai mais l'heure de cette occasion précise, je me souviens bien, comme résultat de nos efforts conjoints, plus de 30,000 employés avaient muté au Régime de 1959.

M. Howe: Quel est le pourcentage du tout?

M. Tarr: Si je me souviens bien, après la fin de cette tournée, tenant compte de ceux qui contribuaient déjà au régime antérieur de 1959, et bien plus de 80 p. 100 des employés étaient cotisants en vertu du régime de 1959. D'autres qui cotisaient en vertu du régime de 1935 ont décidé de ne pas muter et d'autres qui par contre ne contribuaient pas et ont décidé de ne pas muter ne contribuent toujours pas.

M. Howe: Un grand nombre d'entre nous avons commencé dans la vie vers l'année 1935 et réalisant que nous avions tant de dollars à cette époque pour vivre et un dollar supplémentaire ici et là par semaine pour adhérer à un organisme vous vous cassiez presque les reins. Alors, je peux très bien comprendre pourquoi ces gens étaient un peu réticents avant d'adhérer.

M. Tarr: Ils n'avaient pas à choisir en 1935, bien entendu. Ils purent choisir en 1952. En fait, ils pouvaient choisir de contribuer au régime 1935 à tout moment et tous ceux qui font partie du régime 1935 à l'heure actuelle et ne contribuent pas en vertu de celui-ci peuvent le faire n'importe quand.

M. Howe: Nous sommes très préoccupés par ce groupe précis de retraités dont la pension minimale est de \$25. Il ne fait aucun doute que la direction des chemins de fer a sans doute fait enquête à ce sujet et je crois remarquer qu'il y a certaines propositions dans les divers mémoires. Supposons que vous leur donniez \$10 de plus. Avez-vous songé à

[Texte]

ould stand it? How much would it stand without the income?

Mr. Tarr: I cannot answer that question specifically on that basis. I did try to explain in morning some of the problems, for example, in picking out a noncontributor and doing something by way of an increase for him who did not contribute to a larger pension as against the many, many more people who did contribute. This is one of the questions that give us trouble. Can one increase the basic pensions of the people who did nothing to improve their pension status and not do anything for the people who did?

Mr. Howe: They are still people in difficult circumstances, sir.

Mr. Tarr: I am sure that is the case.

Mr. Howe: Some of these people are getting \$5 a month. There are inferences made in many of the briefs that the money is there, but there is sufficient money there to give them a little bit more, to make them a little happier. Have you gone into the possibility of doing this for any of these people who are fortunate? I do not say it is a definite responsibility of the railroads but still, they are former railroad employees who contributed to the growth of the railroad by their service.

Mr. Tarr: I think I can say firstly, and perhaps Mr. Woods will either confirm or deny this, that there is no way in which benefits can be increased without additional payments being made into the pension fund by the company or by employees or by both. Certainly the question of these pensioners and other pensioners whose pensions have been affected so much by the rising price levels in recent years is a problem that does concern the company. A good deal of consideration has been given to the question but no conclusions have been reached as to what is feasible or practical to do up to this point.

Mr. Howe: Supposing at the next negotiations the question of pensions were brought up and the present railroad employees offered to pay a little additional to help these people, would the railroad match those contributions?

[Interprétation]

ce que cela coûterait au régime en tout, ces \$10 supplémentaires, et si le régime pourrait les supporter? Combien supporterait-il sans le revenu?

M. Tarr: Je ne saurais répondre à cette question précisément sur cette base. J'ai tenté d'expliquer ce matin quelques-uns des problèmes, par exemple, en essayant de choisir un non-cotisant et en faisant quelque chose pour augmenter sa pension même s'il n'avait pas contribué en vue d'une pension accrue comparativement au grand nombre de personnes qui y avaient contribué. C'est une des questions justement qui nous causent des difficultés. Est-ce qu'on peut augmenter la pension fondamentale de ceux qui n'ont rien fait pour améliorer leur statut de pension et ne rien faire pour ceux qui l'ont fait?

M. Howe: Il y a tout de même des gens qui sont dans des circonstances difficiles, monsieur.

M. Tarr: Je suis sûr que c'est le cas.

M. Howe: Certaines de ces gens reçoivent la pension de \$25 par mois. Il y a des allusions dans plusieurs mémoires à l'effet que l'argent s'y trouve, qu'il y a suffisamment d'argent pour leur en donner un peu plus, pour les rendre un peu plus heureux. Avez-vous examiné la possibilité de faire ceci pour certaines de ces gens qui sont malheureux? Je ne dis pas que c'est une responsabilité définitive des chemins de fer, mais tout de même il s'agit d'anciens cheminots qui ont contribué au développement des chemins de fer grâce à leur service.

M. Tarr: Je pense que je peux dire tout d'abord, et peut-être que M. Woods confirmera ou niera ce que je vais dire, qu'il n'y a aucune façon d'augmenter les prestations sans qu'il y ait des versements accrus à la caisse de pension par les employés ou par la compagnie ou par les deux. Certainement, la question de ces retraités ainsi que d'autres retraités dont les pensions ont été affectées par l'augmentation des prix depuis quelques années constitue un problème qui préoccupe beaucoup la compagnie. On a étudié passablement la question, mais on n'en est pas arrivés à des conclusions quant à ce qui est pratique et faisable jusqu'à maintenant.

M. Howe: Supposons qu'à l'heure des projets de négociations, la question des pensions soit soulevée et que les employés des chemins de fer qui travaillent à l'heure actuelle offrent de verser un peu plus pour aider ces gens,

[Text]

This would be for negotiation, no doubt, but would you consider it?

Mr. Tarr: I do not really think that we can say what we would do in a negotiating situation. Obviously, one wants to reserve his position to see what the demands are on the other side and so on.

Mr. Howe: All right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Voici une question complémentaire à celle de M. Howe. D'après vous, combien faudrait-il de temps pour négocier ce nouveau régime que l'on voudrait, suivant les recommandations que le Comité pourra faire? Est-ce que ce serait long? Cela prendrait-il des mois, des années, j'allais dire des siècles, excusez-moi, mais disons des années?

Mr. Tarr: I cannot really say how long the labour people in the negotiations would take. I tried to explain this morning some of the difficulties involved in even getting to the point where one could negotiate the level of pensions. There are many very serious matters to be considered by both sides before you get to that stage. I would say it is nothing that could be done overnight anyway.

M. Guay (Lévis): Mais, vous pourriez-vous nous donner un aperçu approximatif au point de vue actuariel? Est-ce qu'un travail a déjà été amorcé en ce sens-là?

Mr. Tarr: I am not sure I follow the question. Your previous question was how long would it take to negotiate.

M. Guay (Lévis): Oui, en fait, vous avez dit que vous ne pouviez pas répondre sur la question du temps. Mais, déjà, de la part de la Commission des pensions et de la compagnie, a-t-on commencé à étudier les suggestions et les recommandations qui ont été faites par les unions?

Mr. Tarr: Leading to negotiation, do you mean?

Mr. Guay (Lévis): Yes.

Mr. Tarr: The question of negotiation of pensions has only appeared to become a serious question within a matter of weeks so we

[Interpretation]

est-ce que l'administration des chemins de fer donnerait une part égale? Ce serait à négocier sans doute, mais est-ce que vous étudieriez la possibilité?

M. Tarr: Je ne crois pas que nous puissions dire ce que nous ferions dans une situation négociations. Évidemment, l'on veut toujours réserver son attitude pour voir quels sont les revendications de l'autre côté.

M. Howe: Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Here is a supplementary question to that put by Mr. Howe. In your opinion, how long would it take to negotiate this new plan, according to the recommendations the Committee might recommend? Would it take long? Would it take months, years, I was about to say centuries, excuse me but let us say years?

M. Tarr: Je ne saurais vous dire exactement combien de temps les représentants syndicaux prendraient dans les négociations. J'ai essayé d'expliquer ce matin certaines des difficultés en cause pour en arriver au point où l'on pourrait négocier le niveau des pensions. Il y a beaucoup de questions très sérieuses à étudier, des deux côtés, avant d'en arriver à ce stade. Et alors, je dirais que ce n'est pas quelque chose qui peut être fait du jour au lendemain de toute façon.

Mr. Guay (Lévis): But, could you give us an approximate estimate from an actuarial point of view? Has any work been done in this regard already?

M. Tarr: Je ne suis pas sûr que je comprends la question. Votre première question concernait le temps que cela prendrait pour négocier.

Mr. Guay (Lévis): Yes, in fact, you said you could not answer with regard to the question of time. But, already, on the part of the pension board and on the part of the company have they begun to study the suggestions and the recommendations which have been made by the unions?

M. Tarr: Visant les négociations, voulez dire?

M. Guay (Lévis): Oui.

M. Tarr: La question de la négociation de pensions ne me semble être devenue une question sérieuse que depuis quelques semaines.

[Texte]

have not given any detailed consideration to what would be involved in that.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, possibly Mr. Tarr is not aware of the question put to Mr. MacMillan on May 21 in regard to negotiating pensions. He said at that time that he had in fact been in discussion with various representative bodies in this regard, and this was back some time ago, so when you suggest that it has only been a matter of weeks, possibly you yourself have not been approached. But I think the President of the Canadian National indicated to this Committee that he had been in discussion with various groups in regard to negotiable pensions.

• 1630

Mr. Tarr: I was not aware that that was the case on any serious basis.

Mr. Skoberg: You referred to a matter of weeks and I thought you had better clarify the picture. I presume the discussions that Mr. MacMillan mentioned before the Committee did not happen the day before he arrived before the Committee, so I expect this had probably been going on for some time with the various organizations.

Mr. Tarr: I believe the labour members on the Pension Board did have a meeting with Mr. MacMillan at about that time. I think it is likely that that is what they advised at that time.

Mr. Vaughan: It was right around that time.

Mr. Skoberg: He also referred to the fact that he had also spoken to some of the retired association representatives, and I do not imagine that would have happened just prior to that time.

I think I asked Mr. Woods about this this morning, and I would like to clarify it again. Are you still employed by the Pension Board by Canadian National, having regard to the report that you have included with this brief, the Mercer Report?

Mr. Woods: My impression is that we are employed by the Canadian National, although stand to be corrected in this regard.

[Interprétation]

nes effectivement si bien que nous n'avons pas étudié en détails ce qui serait en cause à cet égard.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, M. Tarr n'est peut-être pas au courant de la question posée à M. MacMillan le 21 mai à l'égard de la négociation des pensions. Il a dit à ce moment-là qu'il avait eu des discussions avec divers corps représentatifs à cet égard, et ceci remonte déjà à quelque temps, si bien que lorsque vous dites que c'est seulement une question de quelques semaines, c'est que vous-même peut-être n'avez pas été contacté. Mais je pense que le président du Canadien National a indiqué à ce Comité qu'il avait discuté avec divers groupes au sujet de la négociation des pensions.

M. Tarr: Je ne savais pas que ceci s'était fait sur une base sérieuse.

M. Skoberg: Vous avez mentionné une question de semaines et je pense que vous devriez éclaircir le tableau. J'imagine que les discussions que M. MacMillan a mentionnées auparavant devant le comité ne se sont pas produites la journée avant qu'il arrive devant ce comité, si bien que je m'attends à ce que ceci se soit reproduit il y a quelque temps déjà avec les divers organismes.

M. Tarr: Je crois que les représentants syndicaux de la Commission des pensions ont eu une rencontre avec M. MacMillan vers ce moment-là. Je pense que c'est ce qu'ils ont voulu dire.

M. Vaughan: En fait, c'était juste à ce moment-là.

M. Skoberg: Il a aussi mentionné le fait qu'il avait parlé à certains représentants de la session des retraités, et je ne pense pas que ceci aurait pu se passer juste avant ce moment.

Je crois avoir posé une question à M. Woods à ce sujet ce matin, mais j'aimerais l'éclaircir de nouveau. Est-ce que vous êtes toujours employé par la Commission des pensions ou par le Canadien National, à l'égard du Rapport que vous avez inclus dans ce mémoire, le Rapport Mercer?

M. Woods: Mon impression, c'est que nous sommes employés par le Canadien National, quoique l'on puisse me corriger si je fais erreur à cet égard.

[Text]

Mr. Skoberg: Perhaps I can ask Mr. Vaughan. Is Mr. Woods a client of Canadian National or of the Pension Board?

Mr. Woods: I think it is the other way around. I am not their client.

Mr. Skoberg: All right.

Mr. Vaughan: I do not think there is really any doubt about the fact that Canadian National Railways engages Mr. Woods.

Mr. Skoberg: Not the Pension Board?

Mr. Vaughan: No, I do not think so, subject to what my colleagues have to say.

Mr. Tarr: Canadian National pays Mr. Woods' fees and they are part of the administrative expenses of the Pension Plan, which under our policy the company pays. It is not charged against the Pension Fund.

Mr. Skoberg: I was wondering whether or not he was a consultant on behalf of the Board or only on behalf of the company. I did not get that quite clear this morning.

I wonder, Mr. Vaughan, whether or not you agree that the company does, of course, assume the obligation of providing pensions for their present employees?

Mr. Vaughan: That it assumes this responsibility?

Mr. Skoberg: Yes, you assume responsibility for providing pensions for the employees.

Mr. Vaughan: In accordance with the rules, yes.

Mr. Skoberg: Do you consider that part of the pension costs, part of the payroll costs?

Mr. Vaughan: I am not sure what you are really leading to. Perhaps if you could clarify it for me I will try to answer it. We make reference to the payroll in the Annual Report, and opposite page 6 you will see the percentage of the railway operating expense which is allocated to wages, pensions, welfare and other employee benefits. In that context, then, it is part of the total wage bill.

[Interpretation]

M. Skoberg: Peut-être pourrais-je demander à M. Vaughan. Est-ce que M. Woods est un client du Canadian National ou de la Commission des pensions?

M. Woods: Je pense que c'est l'inverse, je ne suis pas leur client.

M. Skoberg: Très bien.

M. Vaughan: Je ne pense pas qu'il y ait réellement aucun doute au sujet du fait que les chemins de fer du National Canadien engagent M. Woods.

M. Skoberg: Pas la Commission des pensions?

M. Vaughan: Non, je ne le crois pas, sous réserve de ce que mes collègues auront à dire.

M. Tarr: C'est le National Canadien qui paie les honoraires de M. Woods et ils font partie des frais administratifs du Régime de pensions, que en vertu de notre politique, la compagnie paie. Ils ne sont pas imputés à la Caisse de pension.

M. Skoberg: Je me demandais tout simplement s'il était oui ou non un expert-conseil au nom de la Commission ou seulement au nom de la compagnie. Je n'avais pas tout à fait suivi cela ce matin.

Je me demande, Monsieur Vaughan, si vous seriez d'accord pour que la compagnie, naturellement, assume l'obligation de fournir les pensions à ses employés actuels?

M. Vaughan: Pour qu'elle assume cette responsabilité?

M. Skoberg: Oui, vous assumez la responsabilité pour fournir des pensions aux employés.

M. Vaughan: En accord avec les règlements, oui.

M. Skoberg: Est-ce que vous considérez que cela fait partie des coûts de pension, ou partie des coûts du bordereau de paie?

M. Vaughan: Je ne vois pas vraiment où vous voulez en venir. Peut-être si vous pouviez éclaircir cette question pour moi j'essaierais d'y répondre. Le bordereau de paie auquel nous nous rapportons est dans le rapport annuel, et vous verrez à la page 6 le pourcentage des sommes de dépenses d'exploitation ferroviaire qui sont allouées pour les salaires, les pensions, le bien-être, et d'autres avantages pour les employés. Et alors, dans ce contexte, cela fait partie du montant global des salaires.

[Texte]

Mr. Skoberg: You consider contributions by the company as a deferred wage. Is that correct?

Mr. Tarr: Whether you call it that or not I do not believe is too significant. The company recognizes that an employee who has a certain length of service, and so on, has a vested right to the pension that he has accrued up to that date. I think if you wish to ask if that is part of his compensation for his employment, the answer is yes.

Mr. Skoberg: In that regard you would consider it to be a deferred wage?

Mr. Tarr: Yes.

Mr. Skoberg: Because of your recent consideration of pensions generally, do you believe that control and ownership of their plan is of paramount concern to the employees?

Mr. Tarr: I do not really know how I can answer a question about what the employees think. I just do not know how to answer that question.

Mr. Vaughan: You could get an impression, though, from the General Chairmen who are there of the general mood and feeling.

Mr. Skoberg: I am keeping track, and I notice that you have an editorial there about the barrage of letter-writing campaigns by groups of CNR employees, so I presume that whoever wrote that article must have had some indication about whether there is concern or not and whether it is valid or not.

Mr. Tarr: I could say that when the announcement was made about CN pensions being referred to this Committee a number of campaigns were embarked upon by various groups.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me the rate of interest the company paid on its unfunded liability prior to the last actuarial evaluation?

Mr. Woods: The rate of interest paid on the liability is the same rate that is used in the evaluation. In other words, when we were using a 4 per cent rate the company was paying 4 per cent. We are now using a 7.5 per cent rate and the company is paying 7.5 per cent.

[Interprétation]

M. Skoberg: Vous considérez alors les contributions de pensions faites par la compagnie comme des salaires différés. Est-ce exact?

M. Tarr: Que vous les appeliez ainsi ou non, je ne crois pas que cela soit tellement important. La compagnie reconnaît qu'un employé qui a une certaine durée de service, a un droit acquis à la pension qu'il a accumulé jusqu'à cette date. Je pense que si vous voulez demander si cela fait partie de sa compensation pour son emploi, la réponse c'est oui.

M. Skoberg: A cet égard, est-ce que vous considéreriez ceci comme un salaire différé?

M. Tarr: Oui.

M. Skoberg: A cause de votre étude récente des pensions en général, pensez-vous que le contrôle et la propriété de leur régime soient une préoccupation primordiale pour les employés?

M. Tarr: Je ne sais pas comment, en fait, je puis répondre à une question au sujet de ce que pensent les employés. Je ne sais pas comment répondre à cette question.

M. Vaughan: Vous pourriez avoir une impression cependant qui proviendrait des directeurs généraux qui s'y trouvent quant au sentiment général.

M. Skoberg: Je suis cette question et je remarque justement que vous avez un éditorial au sujet d'un barrage de campagnes de lettres fait par des groupes d'employés du National Canadien, si bien que je présume que quiconque a écrit cet article doit avoir quelque indication s'il y a une préoccupation ou non et si elle est valable ou pas.

M. Tarr: Je pourrais dire que lorsqu'on a annoncé que les pensions au Canadien National seraient référées à votre comité, il y a eu un certain nombre de campagnes par divers groupes.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire quel est le taux d'intérêt que la compagnie payait sur sa dette non fondée avant la dernière évaluation actuarielle?

M. Woods: Le taux d'intérêt payé sur la dette est le même taux que celui qui s'applique à l'évaluation. En d'autres termes, quand nous envoyions un taux de 4 p. 100, la compagnie payait un taux de 4 p. 100. Et nous utilisons maintenant un taux 7.5 p. 100 et la compagnie paie 7.5 p. 100.

[Text]

Mr. Skoberg: In fact, you say the rate of interest that the company paid on its unfunded liability prior to the last actuarial evaluation was 4 per cent?

Mr. Woods: You have to realize that your question requires more than just that simple answer because the rate of liability was calculated at 4 per cent. In other words, the lower the rate of interest you use the higher the unfunded liability from which you pay into this. The point we made this morning is that when the original unfunded liability was disclosed just before the 1968 valuation it was \$675 million and the company, by paying 4 per cent on that liquidation, was paying \$29 million a year. After the valuation the unfunded liability became \$300 million, but by liquidating that at 7.5 per cent it still came to \$22 million. The actual differential was not at all in line with the value of the unfunded liability. In other words, the lower rate of interest you use the higher the unfunded liability and the higher rate of interest you use the lower the unfunded liability.

Mr. Skoberg: We had better stop there. You have me thoroughly confused. On the second one you could compare the rate of interest that the company is now paying on its unfunded liability; the 4 per cent to the 7.5 per cent. Are you now paying 7.5 per cent?

Mr. Woods: The company is now paying 7.5 per cent. In other words, the company is actually liquidating the unfunded liability over the period of the remainder of the original 60-year period since the Act came into force on a 7.5 per cent basis. In effect, the interest paid is 7.5 per cent.

Mr. Skoberg: Mr. Vaughan, we can use the term "negotiation" rather loosely here. It has a different meaning to some people than it has to others. I am wondering whether or not Canadian National made any counter-proposals to the representatives on the Pension Board. A while ago the fact you referred to that they had asked for consideration in this respect.

Mr. Vaughan: I just want to make a point. Mr. Tarr will carry on in a moment, but to use your phrase, Mr. Skoberg, this kind of a discussion makes for rather difficult negotiations, and I am sure you will agree. In any event, will you mention that?

[Interpretation]

M. Skoberg: En réalité, vous dites que le taux d'intérêt que la compagnie payait sur sa dette non fondée avant la dernière évaluation actuarielle était de 4 p. 100?

M. Woods: Vous devez comprendre que votre question nécessite plus qu'une simple réponse parce que le taux de la dette a été calculé à 4 p. 100. En d'autres termes, plus le taux d'intérêt que vous utilisez est bas, plus la dette non fondée à partir de laquelle vous payez dans celui-ci est élevée. Le point que nous avons soulevé ce matin est que lorsque la dette non fondée originale a été révélée juste avant l'évaluation de 1968, elle était de 675 millions de dollars et la compagnie, en payant 4 p. 100 sur cette liquidation, paye 29 millions de dollars par an. Après l'évaluation, la dette non fondée est devenue 300 millions de dollars, mais, en liquidant cela à 7.5 p. 100, cela revenait toujours à 22 millions de dollars. La différence réelle n'était pas conforme du tout avec la valeur de la dette non fondée. En d'autres termes, plus le taux d'intérêt que vous utilisez est bas, plus la dette non fondée est élevée et plus le taux d'intérêt que vous utilisez est élevé, plus la dette non fondée est basse.

M. Skoberg: Nous ferions mieux de nous arrêter là. En ce qui me concerne vous avez tout embrouillé. Sur le deuxième, vous pourriez comparer le taux d'intérêt que la compagnie paie maintenant sur sa dette non fondée; les 4 p. 100 au 7.5 p. 100. Est-ce que vous payez maintenant 7.5 p. 100?

M. Woods: La compagnie paie maintenant 7.5 p. 100. En d'autres termes, la compagnie liquide sa dette non fondée sur la période qui reste de la période originale de 60 ans depuis l'adoption de la loi à raison de 7.5 p. 100 d'intérêt.

M. Skoberg: Monsieur Vaughan, nous pouvons utiliser le terme « négociation » dans un sens assez large ici. Pour certaines gens il a une signification différente que pour d'autres. Je me demande si oui ou non le Canadien National a formulé des contre-propositions aux représentants à la Commission des pensions. Vous avez mentionné le fait il y a un instant qu'ils ont demandé qu'on étudie ce sujet.

M. Vaughan: Je voudrais vous signaler une chose. M. Tarr continuera dans un instant, mais pour utiliser votre propre phrase, Monsieur Skoberg, ce genre de discussion rend les négociations plutôt difficiles et je suis sûr que vous serez d'accord sur ce point. De toute façon, est-ce que vous les mentionnerez?

[Texte]

Mr. Tarr: I think I said before that we had reached the point where a good deal of consideration had been given by the company to the proposals that were made by the labour members on the Pension Board, and it was at about this point that the announcement of the reference of CN pensions to this Committee was made and we therefore took no further action with respect to coming to conclusions or to talk about them with the members of the Pension Board until we saw what transpired here.

Mr. Skoberg: Possibly if you had concluded some action at that time we would not be having this meeting today. I am just wondering if in the proposals you are referring to you were thinking of the retired people as well.

Mr. Tarr: I do not think I am really in a position to say what we were thinking of at that particular point because circumstances have changed somewhat. This whole question of negotiation of pension plans is formally in the air and therefore I do not think it is really fair to ask us what our thinking is.

Mr. Skoberg: The only thing is that you did give us an indication of a few of the costs that you had come up with if you reopened the plan on early retirement and pension rates, and I presume they were part of the negotiations. You supplied that information.

Mr. Tarr: We produced those costs for the labour members on the Pension Board just to give an indication of what was involved in the proposals they were making.

Mr. Skoberg: I am sure that the members of this Committee would be interested in knowing whether or not management is thinking of doing something for the retired people. I am sure it makes a difference to us in so far as any recommendations that this Committee may make.

Mr. Tarr: All I can say is that the management has been considering a number of things in this connection but that no conclusions have been reached.

Mr. Skoberg: Then could you possibly tell me, Mr. Tarr, under what circumstances the company would consider improving the benefits of the 1959 Plan? When does the time

[Interprétation]

M. Tarr: Je crois avoir déjà dit auparavant que nous en étions arrivés à un stade où la compagnie avait donné beaucoup de considération aux propositions qui étaient faites par les membres syndicaux à la Commission de pensions, et c'est à ce moment-là à peu près que l'annonce a été faite de l'ordre de renvoi de la question du Régime de pensions du Canadien National à votre comité et, par conséquent, nous n'avons pas pris d'autres mesures en vue d'arriver à des conclusions ou pour en parler avec les membres syndicaux de la Commission de pensions jusqu'à ce que nous ayons vu ce qui se passe ici.

M. Skoberg: Il se peut que si vous aviez fait quelque chose à ce moment-là, nous n'aurions pas cette réunion aujourd'hui. Je me demande si dans les propositions que vous mentionnez, vous songiez alors aux retraités également?

M. Tarr: Je ne crois pas être en mesure vraiment de dire ce à quoi nous songions à ce moment-là parce que les circonstances ont changé quelque peu. Il y a maintenant toute cette question de la négociation des Régimes de pensions qui est officiellement dans l'air et, par conséquent, je ne pense pas que cela serait réellement juste de nous demander ce que nous pensons.

M. Skoberg: La seule chose est que vous nous avez donné une indication de certains des coûts auxquels vous avez abouti, si vous rouvrez le régime sur une retraite anticipée et les taux de pension, et je présume que cela faisait partie des négociations. Vous nous avez fourni ce renseignement.

M. Tarr: Nous avons produit ces frais aussi pour les membres syndicaux de la Commission des pensions pour donner une indication de ce qui était en cause dans les propositions formulées.

M. Skoberg: Je suis sûr que les membres de notre comité seraient certainement intéressés de savoir si oui ou non la direction songe elle-même à faire quelque chose pour les retraités. Cela ferait une différence, j'en suis sûr, pour nous quant aux recommandations que notre comité pourrait formuler.

M. Tarr: Tout ce que je peux dire, c'est que la direction considère plusieurs choses à cet égard, mais on est arrivé à aucune conclusion.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire alors, monsieur Tarr, dans quelles circonstances la compagnie songerait à améliorer les prestations du Régime de 1959? Quand le moment

[Text]

finally arrive that you will consider improving the benefits?

Mr. Tarr: Again, we really are back to the same thing.

Mr. Skoberg: Are you suggesting then that the company will not improve the benefits until all its unfunded liability is wiped out?

Mr. Tarr: Not at all.

Mr. Skoberg: If the company were to accept the experience surplus and it should be used only to provide pension benefits, and given the costs the company placed on the proposed improvements that you gave us a while ago, could not many of the improvements be achieved immediately?

Mr. Tarr: Perhaps Mr. Woods can add to this but, as I understand the position, there is no way in which benefits can be increased except by the company or by employees or by both putting additional annual moneys into the Pension Fund.

Mr. Woods: I think the point has to be faced. As I mentioned, the situation is that there is a certain amount of assets in the Fund and the company is having to make certain payments, which they are now making regardless of how they are calculated. This is required by the Pension Benefits Standards Act. If there is any improvement in the benefits whatever, it must require extra contributions.

I am afraid there are times when people see the increasing size of a pension plan or when they hear of these kinds of technical surpluses, which really is just complete air as a matter of fact, they regard it as manna from heaven which somehow is going to descend without either the company or the employee paying anything. But the fact of the matter is that the company is paying a certain level of payments now and all these payments are required to support the existing plan, precisely as it stands, to meet the requirements of the Pension Benefits Standards Act. If any new benefit is added, no matter what accounting procedure is adopted, it means an extra contribution from the company or from the members.

Mr. Skoberg: Not wishing to put you, Mr. Woods, into any dire circumstances with your clients, do you consider that the present method of funding the CNR Pension Plan is

[Interpretation]

viendra-t-il en fin de compte où vous envisagez d'augmenter les prestations?

M. Tarr: En fait, nous revenons à la même question.

M. Skoberg: Est-ce que vous suggérez alors que la compagnie n'améliorera pas les prestations jusqu'à ce que la dette non fondée dans sa totalité soit éliminée?

M. Tarr: Pas du tout.

M. Skoberg: Si la compagnie devait accepter le surplus d'expérience, et il devrait être utilisé seulement pour fournir les bénéfices de pensions, et vu les coûts que la compagnie a placés sur les améliorations proposées que vous nous avez fournies il y a un moment est-ce que plusieurs améliorations pourraient être mises en vigueur immédiatement?

M. Tarr: Peut-être que M. Wood pourrait ajouter quelque chose à ma réponse, mais, si j'ai bien compris, il n'y a pas de moyen d'augmenter les prestations sauf si la compagnie ou les employés ou les deux versent des fonds supplémentaires annuels dans la caisse de pensions.

M. Wood: Je crois qu'il faut nécessairement faire face à ce point-ci. Comme je l'ai déjà mentionné, il y a un certain actif dans la caisse, et la compagnie doit verser une certaine somme, qu'elle verse de toute façon, peu importe le calcul. Ceci est exigé par la Loi sur les normes des prestations de pensions. S'il y a une amélioration dans les prestations cela nécessitera des cotisations accrues.

Je crains qu'il n'y ait des moments où les gens ne voient une augmentation du Régime de pensions ou quand ils entendent parler de surplus techniques, qui sont réellement tout simplement de l'air, ils estiment que c'est une manne qui tombe du ciel sans que la compagnie ou l'employé doivent verser quelque chose. Mais le fait demeure que la compagnie paie un certain niveau de paiement à l'heure actuelle et que tous ces paiements sont nécessaires pour aider le régime actuel, tel qu'il existe, à satisfaire les exigences de la Loi sur les normes des prestations de pension. Si on ajoute de nouvelles prestations, peu importe la comptabilité employée, cela veut dire une contribution accrue de la part de la compagnie ou des membres.

M. Skoberg: Je ne voudrais pas vous mettre dans une situation pénible, Monsieur Woods, à l'égard de vos clients, toutefois, pensez-vous que la méthode actuelle de financement du

[Texte]

the most suitable one for a company the size of the Canadian National?

Mr. Woods: Well, I have no choice but to say that this is as liberal a form of funding—if you want to add to that question, whether I am being extremely and unduly conservative, I would say no, this is the least conservative form of funding which is allowed by the Pension Benefits Standards Act. There are other far more conservative forms of funding which, to my mind, would increase the company's liability unreasonably. There were times maybe, before the Pension Benefits Standards Act was passed, when you could consider that a company which was presumably here in perpetuity could adopt more lenient methods of funding. If you think that now, this has to go to the government to have the Pension Benefits Standards Act changed. But now it exists, which I presume you were responsible for, if we can pass the responsibility across the table for a moment, and we are bound to certain levels of payment. I may have all kinds of ideas on controlled funding but they do not even enter into this.

Mr. Skoberg: The actual purpose of your position then, Mr. Woods, is really to indicate the soundness of the Plan and I presume there is no political decisions on your part as to what should be done?

Mr. Woods: No. In effect there can be much discussion as to what the role of the actuary is. I think many years ago people thought an actuary had a crystal ball and actually could forecast the future. Queerly enough, I joined the Canadian Army in 1940 and I was immediately pulled up to Ottawa because they thought I could forecast casualties, which I think in the circumstances was somewhat amusing. Now the role of the actuary has changed. The role of the actuary now is to discuss with whom he is employed a range of assumptions. He would reject any assumptions which are too conservative, he would reject any which are obviously unconservative. Within that range it is part of the financial policy of the employer. And he has to make it very clear to the employer what the implications are. In other words, if the employer wishes him to assume a high rate of interest...

[Interprétation]

Régime de pensions du Canadien National est la plus appropriée pour une compagnie de l'envergure du Canadien National?

M. Woods: Eh bien, je n'ai pas de choix, mais dire qu'il s'agisse là d'une forme libérale de financement, si vous voulez ajouter quelque chose à cette question, à savoir si je suis extrêmement ultra-conservateur, je dirais, non, c'est la façon la moins conservatrice de financement permise par la Loi sur les normes et prestations de pensions. Il y a d'autres méthodes beaucoup plus conservatrices de financement qui, à mon avis, augmenteraient la dette de la compagnie de façon déraisonnable. Il y aurait peut-être des moments, avant l'adoption de la Loi sur les normes des prestations de pensions, où l'on pourrait estimer qu'une compagnie qui était ici à perpétuité pourrait avoir une méthode beaucoup plus souple de financement. Si vous pensez cela maintenant, cela doit aller au gouvernement de changer la Loi sur les normes des prestations de pensions. Mais maintenant que cela existe, je présume que vous en étiez responsable, si l'on peut déléguer la responsabilité de l'autre côté de la table pour un moment, et nous sommes tenus à certains niveaux de versements. Je pourrais peut-être avoir toutes sortes d'idées sur le contrôle du financement, mais elles n'entrent même pas en ligne de compte.

M. Skoberg: En fait, l'objet actuel de votre situation, Monsieur Woods, est d'indiquer l'aspect sain du Régime et je présume qu'il n'y a pas de décisions politiques de votre part sur la manière dont cela devrait être fait?

M. Woods: Non. En fait il peut y avoir beaucoup de discussions quand au rôle de l'actuaire. Je pense qu'il y a plusieurs années, les gens croyaient que l'actuaire avait une boule de crystal et qu'il pouvait en fait prévoir l'avenir. D'une manière assez curieuse, je me suis engagé dans l'armée canadienne en 1940 et l'on m'a emmené à Ottawa, parce qu'on pensait que je pourrais peut-être prévoir les pertes, ce que, étant donné les circonstances, je trouvais quelque peu amusant. Maintenant le rôle de l'actuaire a changé. Le rôle actuel de l'actuaire, c'est de discuter avec son employeur toute une gamme de présomptions. Mais dans cette gamme, cela fait partie de la politique financière de l'employeur. Et il doit expliquer clairement à l'employeur quelles sont ces implications. En d'autres termes, si l'employeur veut qu'il assume un taux d'intérêt plus élevé...

[Text]

Mr. Skoberg: Could I ask Mr. Tarr a question. Was any effort made prior to the passing of the Pension Benefits Standards Act which provided for the amortization of the unfunded liability—in effect to reduce the unfunded liability referred to.

Mr. Tarr: If I understand your question correctly, there was no requirement to amortize an unfunded liability before the Pension Benefits Standards Act came into force, and we were not reducing the unfunded liability by annual payments prior to the Act coming into force.

Mr. Skoberg: In your opinion then, does the Pension Benefits Standards Act provide only for minimum standards in so far as pensions to the employees are concerned?

Mr. Tarr: The Pension Benefits Standards Act does not lay down any rules as to what a pension plan should be.

Mr. Skoberg: This is true, but for it to be registered it must have minimum requirements.

Mr. Tarr: No, there are certain conditions that must be complied with—for example, there is a provision about compulsory vesting and so on and so forth—but there is nothing that says you have to have a pension rate of X amount or pay this much survivor benefits or anything like that.

Mr. Duncan: If I may add to this, there are regulations, as you know Mr. Skoberg, published pursuant to the Act which specify the type of investments that you might make, but there is absolutely nothing which says that a pension shall be calculated in such and such a manner or, if you were to apply it to the CNR, that it shall amount to 1 per cent of the average best year's salary for each year of service. There is no such requirement. There is nothing in the Pension Benefits Standards Act by which you can calculate what a man's pension will be, regardless of the plan. All that it does require is that a plan must conform with the Act. Of course there are not all that many plans which are subject to the Act. Not every pension plan everywhere is so subject. Only those which are subject to the jurisdiction of Parliament shall conform with the Act. And there are, as you say, minimum requirements, but they only relate to vesting and such matters as that.

Mr. Skoberg: I have one further question on the point I was attempting to make.

[Interpretation]

M. Skoberg: Est-ce que je pourrais poser une question à M. Tarr. Est-ce qu'il y a eu un effort de fait avant l'adoption de la Loi sur les normes des prestations de pensions qui prévoyaient l'amortissement de la dette non fondée?

M. Tarr: Si j'ai bien compris votre question, il n'y avait pas d'exigence pour amortir la dette non fondée avant l'adoption de la Loi sur les normes des prestations de pensions et nous ne rédigeons pas la dette non fondée par des versements annuels avant l'adoption de la loi.

M. Skoberg: Et alors, à votre avis, est-ce que la Loi sur les normes des prestations de pensions prévoit seulement des normes minimums pour ce qui est des pensions à être versées aux employés?

M. Tarr: La Loi sur les normes des prestations de pensions n'établit aucune règle en ce qui concerne ce qu'un Régime de pensions devrait être.

M. Skoberg: C'est exact, mais pour que le Régime soit inscrit, il doit avoir des exigences minimums.

M. Tarr: Non, il y a certaines conditions auxquelles on doit adhérer. Par exemple il y a une disposition concernant les droits acquis obligatoires etc., mais il n'y a rien qui précise que vous devez avoir un taux de pensions d'un montant X ou payer tant de prestations de survivance ou quelque chose de semblable.

M. Duncan: Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, il y a des règlements comme vous le savez, Monsieur Skoberg, publiés en conformité de la loi, qui précisent le genre de placement que vous pouvez faire, mais il n'y a absolument rien qui précise qu'une pension doit être calculée de telle et telle façon ou doit se chiffrer, si on l'applique au Canadien National, à un 1 p. 100 de la moyenne du meilleur salaire pour chaque année de service. Il n'y a aucune exigence de ce genre. Il n'y a rien dans la Loi sur les normes des prestations de pensions qui vous permette de calculer ce que la pension d'un employé sera, peu importe le Régime. Tout ce que cela exige est qu'un Régime doit être conforme avec la loi. Naturellement, ce n'est pas tous les Régimes de pensions qui en relèvent. Seulement ceux qui relèvent de la compétence du Parlement doivent être conformes à la loi. Et comme vous le dites, il y a des exigences minimums, mais elles se rapportent seulement aux droits acquis et à des choses semblables.

M. Skoberg: J'ai une autre question à poser sur le point que j'ai essayé de signaler.

[Texte]

The Chairman: On the second round, please.

Mr. Skoberg: I will put a supplementary right now, which will complete this line of questioning. It concerns whether or not the CNR actually are concerned only with complying with the minimum standards, and I would hope that they are not so far as the over-all structure is concerned.

Mr. Tarr: As I say, there are no minimum standards in the Pension Benefits Standards Act.

Mr. Skoberg: There are minimum requirements under the legislation that you have to comply with.

Mr. Tarr: Not as to the nature of the plan.

The Chairman: Mr. Portelance?

M. Portelance: Monsieur le président, j'aurais une question complémentaire à poser à M. Skoberg au sujet de la Loi sur les pensions. La présente loi ne stipule-t-elle pas la nécessité d'un fiduciaire extérieur pour l'administration des pensions? Est-ce le cas au CNR?

Mr. Tarr: Would you care to answer that question?

Mr. Duncan: I am sorry but I missed the question. Would you repeat it, Mr. Portelance?

M. Portelance: Oui. La Loi sur les pensions, ne mentionne-t-elle pas la nécessité d'un fiduciaire extérieur pour son administration? Est-ce présentement le cas au CNR?

Mr. Duncan: No, that is not the law, sir. Section 9 of the Pension Benefits Act provides that

9. (1) The funds of a pension plan shall be administered by a life insurance company, a corporate trustee, individual trustees, a society established under the Pension Fund Societies Act or by the Government of Canada.

and I do not interpret that as requiring the appointment of some separate trustee.

1650

Indeed, my personal view, if I might be permitted the liberty of expressing it, is that the interests of the employees are better served with a company with the kind of con-

[Interprétation]

Le président: Je vais vous mettre sur la prochaine tournée, s'il vous plaît.

Mr. Skoberg: Je poserai une question supplémentaire maintenant, qui complétera cette ligne de questions. Il s'agit de savoir si le Canadien National se préoccupe seulement de se conformer aux exigences minimums et j'oserais espérer qu'ils ne le font pas en ce qui concerne la structure d'ensemble.

M. Tarr: Comme je l'ai dit, il n'y a pas d'exigences minimums dans la Loi sur les normes des prestations de pensions.

M. Skoberg: Il y a des exigences minimums d'après la loi, exigences que vous devez satisfaire.

M. Tarr: Pas quant à la nature du Régime.

Le président: Monsieur Portelance?

Mr. Portelance: Mr. President, I have a supplementary question to ask Mr. Skoberg with regard to the Pension Benefits Standard Act. The present law lay down that a trustee is necessary to administer the fund? Is that not the case with the C.N.R.?

M. Tarr: Voudriez-vous répondre à cette question?

M. Duncan: Je regrette mais je n'ai pas saisi la question. Voudriez-vous la répéter, monsieur Portelance?

Mr. Portelance: Yes. In the Pension Benefits Standard Act, is it not specified that an outside trustee is required to administer it? And is it the case at the present time with the CNR?

M. Duncan: Non, ceci n'est pas dans la loi, Monsieur. La Loi sur les normes des prestations de pensions prévoient à l'article 9 que:

9 (1) La caisse de pensions doit être administrée par une société d'assurance-vie, un fiduciaire de société, un fiduciaire individuel, une société établie en vertu de la Loi sur les sociétés de caisses de retraite ou par le gouvernement du Canada.

et je n'interprète pas cela comme exigeant la nomination d'un fiduciaire distinct.

En fait, mon opinion personnelle, si je peux me permettre la liberté de l'exprimer, c'est que les intérêts des employés sont mieux servis avec une compagnie ayant le genre de

[Text]

trols that there are on Canadian National administering the fund than by individual trustees. It would be possible for any three people to be appointed trustees of the pension fund and comply with the Act too, and it seems to me that that would be one horrendous situation.

Mr. Portelance: And with the CNR right now, the trustees are what, three directors?

Mr. Duncan: They are the Canadian National Railway Company, sir, acting in its capacity as trustee.

Le président: Cela répond à votre question, monsieur Portelance? Avant de céder la parole à un autre.

Mr. Portelance: Yes.

The Chairman: I would like to pass down a message. If we do have to sit tonight, the meeting will be held in Room 269, West Block. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. I would like to come back to the questioning that I was putting forth this morning, Mr. Chairman, because I am rather concerned about the technical surplus. I believe that was the term that was used by Mr. Woods. I am looking at page 7 of the Mercer Report. On the last line it says: "Reserve for Pensions".

Now, if I understood Mr. Woods this morning, when he mentioned about the CNR note, this was just a note regarding the \$671,423,000 and it had to do with 47.5 per cent of the fund. I stand to be corrected here, but I see nowhere in the book where the same projections were made for 1969. What I am seeking now is the value of the fund in tangible assets, because I understand this to be a liability. It could be a reserve or a liability to the pension fund.

If \$375 million is no longer a note, could the figures be given to us as to what the holdings are in 1969, in bonds, mortgages and stocks? Would it be fair to say we have gone from the subtotal of \$743,321,000 to over \$1 billion?

Mr. Tarr: The information you are asking for appears on page 28 of our book here, which gives the investments of the pension funds as of the end of 1969.

[Interpretation]

contrôle qu'a le Canadien national plutôt qu par des fiduciaires individuels. C'est possible pour n'importe laquelle des trois personnes d'être nommée fiduciaire de la caisse de pensions et de se conformer à la Loi et il me semble que cela serait une situation affreuse.

M. Portelance: Et au Canadien national à l'heure actuelle, qui sont les fiduciaires, les trois directeurs?

M. Duncan: Ils sont la Compagnie du Canadien national, monsieur, agissant à titre de fiduciaire.

The Chairman: Does it answer to your question, M. Portelance, before giving the—t an other...

M. Portelance: Oui.

Le président: J'aimerais vous faire par d'un message. S'il nous faut siéger ce soir, l réunion aura lieu à la pièce 269 de l'édifice d l'Ouest. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir maintenant aux questions que je posais ce matin, monsieur le président, car je suis un peu préoccupé du surplus technique. Je crois que c'était le terme qui a été employé par M. Woods. Et je vois qu'à la page 7 du rapport Mercer à la dernière ligne (à la page 8 du texte français) que la dernière ligne dit: «Réserve pour les rentes».

Maintenant, si j'ai bien compris M. Woods ce matin quand il a mentionné la note du Canadian National, c'était juste une note concernant les \$671,423,000 et elle avait affaire avec 47.5 p. 100 de la caisse. Je ne vois nulle part, et l'on pourra me corriger ici si je me trompe, dans le livret que les mêmes projections faites pour 1969. Ce que je cherche maintenant à savoir c'est la valeur de cette caisse en actif tangible, car je crois comprendre qu'il s'agit d'une dette. Cela pourrait être une réserve ou une dette pour la caisse de pensions.

Si les 375 millions ne sont plus sous la forme de note, est-ce qu'on pourrait nous donner les chiffres quant à savoir ce qui se trouve en 1969, en obligations, hypothèques et actions? Vous dire avec justesse que nous sommes passés d'un sous-total de \$743,321,000 à plus d'un milliard de dollars?

M. Tarr: Les chiffres que vous recherchez apparaissent à la page 28 de notre livret, qui donne les investissements de la caisse de pensions à compter de la fin de 1969.

[Texte]

Mr. Trudel: I am familiar with that, but I still total this—the total in 1968 was \$743 million. On page 28, to further complicate things, we have book value there, and we have market value, and we lose another \$75 million in the transaction by slipping from page 7 to page 28. I still come up with the figure of \$707 million.

The intent of my question is that if we are going to change the note—and I assume that now the note has gone from \$671,423,000 to \$300 million—would the fund then not be required to hold the difference in bonds, mortgages and equities?

Mr. Woods: I think the answer is that on page 18 of the Mercer Report of 1968, it is said that the total accrued liabilities at that time were \$1,043,730,000, and at that time the total invested assets were \$743,320,000, which gave the unfunded liability of \$300,410,000. This is the real situation. This \$371,010,000 of so-called experience surplus is purely an accounting figure. This is the true meat of the situation on page 18.

We calculate the accrued liabilities only every three years. We do three-year valuations. These are not done annually, although of course the value of the fund is done annually. You now come to the question of what value of the fund we should take of each valuation. We do not use market value, otherwise obviously the unfunded liability would just go up and down. If you did a valuation a month ago, you would have a very different situation from a year ago, and we are talking now of long-term funding. The actual book value of assets which we will probably use in future valuations will be a value which follows a fairly stable formula, and it will take into account unrealized capital appreciation. But the real meat of the situation is on page 18 in our report as at the end of 1968. There were total liabilities of \$1,043,730,000 and invested assets of \$743,320,000, and at that time the unfunded liability, which as I say is a figure arrived at in determining the company's long-term later contributions, was then \$300,410,000.

This so-called note, which is rather a misnomer, really does not change that true situation. The company has to liquidate this \$300,410,000. If it was asked to liquidate more, it would have to increase its annual contribution.

[Interprétation]

M. Trudel: Oui, je le sais bien, mais le sous-total en 1968 était de \$743,000,000. A la page 28, pour compliquer la chose encore plus, nous avons la valeur comptable et une valeur marchande, et nous perdons encore \$75 millions dans la transaction en sautant de la page 7 à la page 28. J'arrive toujours avec les chiffres de 707 millions de dollars.

L'intention de ma question est que, si nous devons changer la note, et j'imagine justement que la note est passée de \$671,423,000 à 300 millions—est-ce que la caisse ne serait pas tenue d'avoir la différence en obligations, hypothèques, et valeurs convertibles?

M. Woods: Je crois que la réponse est qu'à la page 18 du rapport Mercer de 1968, il est dit que les dettes totales accumulées à cette époque étaient de \$1,043,730,000, et à cette époque le total des actifs investis étaient de \$743,320,000, ce qui donnait un passif fondé de \$300,410,000. Voilà la situation réelle. Ces \$371,010,000 de surplus d'expérience sont seulement un chiffre comptable tout simplement. Voilà le cœur même du problème que vous trouverez à la page 20 (du texte français) du rapport Mercer.

Nous calculons seulement les passifs accumulés tous les trois ans. Nous faisons des évaluations tous les trois ans. Celles-ci ne sont pas faites chaque année, quoique naturellement la valeur de la caisse se fait chaque année. Et maintenant on arrive au point de savoir quelle valeur de la caisse nous devrions prendre à chaque évaluation. Nous n'utilisons pas la valeur marchande autrement la dette non fondée fluctuerait c.-à-d. monterait et baisserait. Si vous aviez fait une évaluation il y a un mois, vous auriez eu une situation très différente de celle il y a un an, et nous parlons maintenant de financement à long terme. La valeur réelle comptable de l'actif que nous utiliserons probablement dans les évaluations futures sera une valeur qui suit une formule relativement stable, et elle tiendra compte de l'accroissement du capital qu'on a réalisé. Mais la substance réelle de cette situation se trouve à la page 20 de notre rapport à la fin de 1968. Il y avait le total des dettes de \$1,043,730,000 et l'actif investi de \$743,320,000, et à cette époque, la dette non fondée, comme j'ai dit est un chiffre obtenu en déterminant les contributions ultérieures à long terme de la compagnie, était alors de \$300,410,000.

Cette note qui ne qualifie pas bien la situation, ne change en rien cette situation réelle. La compagnie doit tout de même liquider ces \$300,410,000. Si on lui demandait de liquider davantage, elle devrait augmenter sa contribution annuelle.

[Text]

Mr. Trudel: This may be repetition of a question that was asked this morning, and I believe when you gave the answer, it was strictly a technical surplus. But I am still not clear how this could be converted by only the increase. I see your statements, and I have referred to page 18 and the others, page 28 as well as page 7, and you have an experience surplus of \$371,010,000. If we have a surplus of \$371,010,000, the question that has been raised often before this Committee is, why not put this surplus to work to get increased benefits?

Mr. Woods: You would only get the surplus if the company increased its contributions from over and above the \$22 million. The \$22 million—this \$371,010,000 does not exist in terms of assets in the fund at all. It is the present value, if you wish, of increased company contributions in the future. In other words, if the company was to pay at the rate of an extra \$7 million a year or something of that nature, then of course you will be building a surplus. This is what it means. But in effect the plan is being funded now by the company paying \$22 million a year plus its current service cost, which is about \$10 million. This equals \$32 million a year. If there is to be any extra money, extra assets obtained, it can only be by the company paying more than that in each future year.

Mr. Trudel: In other words, the projection would have to go the entire length of the 60-year repayment period.

Mr. Woods: Yes. In other words, the company would have to pay the extra \$7 million a year at least in order to provide this technical surplus. If it did, of course, it would no longer be technical. It would be actually there.

Mr. Trudel: Let me leave this and come back to the paper that was supplied to us, Mr. Chairman, going back to 1935, about the contributions.

Mr. Vaughan: I do not have a copy.

Mr. Trudel: You were left without a copy.

I have made a fast calculation on some of these figures that were given to us, and I will refer specifically to 1965, 1966, 1967 and 1968. If I worked out these figures correctly, the

[Interpretation]

M. Trudel: C'est peut-être une répétition, monsieur le président, de la question que j'ai posée ce matin, et je crois que lorsque vous avez donné la réponse, que vous avez parlé uniquement de surplus technique. Mais je ne vois pas encore clairement comment ceci pourrait être converti simplement par l'augmentation. Je vois vos déclarations, et je me suis référé à la page 20 et aux autres calculs à la page 28 et à la page 8, et vous avez un surplus d'expérience de \$371,010,000. Si nous avons un surplus de \$371,010,000, la question qui a été souvent soulevée devant le Comité, c'est, pourquoi ne pas mettre ce surplus à l'œuvre pour obtenir des prestations accrues?

M. Woods: Vous obtiendriez seulement le surplus, si la compagnie augmentait ses contributions de plus de 22 millions. Les 22 millions—ces \$371,010,000 n'existent pas sous forme d'actifs dans la caisse. C'est la valeur actuelle, si vous le voulez, des contributions accrues de la compagnie dans l'avenir. En d'autres termes, si la compagnie devait verser à raison de 7 millions par an ou quelque chose de ce genre, alors, naturellement, vous augmenteriez le surplus. C'est ce que cela veut dire. Mais en fait, le régime est financé à l'heure actuelle dans la compagnie qui verse 22 millions par année plus les frais de service courant qui sont d'environ de \$10 millions. Ceci fait un total de \$32 millions par année. S'il doit y avoir de l'argent en plus, les actifs en plus, ceci proviendra seulement du fait que la compagnie verse plus que cela dans chaque année à venir.

M. Trudel: En d'autres termes, la projection devrait se faire sur toute la période de remboursement de 60 ans.

M. Woods: Oui. En d'autres termes, la compagnie devrait payer les 7 millions de plus par année au moins afin de fournir le surplus technique. Si elle le faisait, naturellement, ce ne serait plus un surplus technique. Mais il existerait effectivement.

M. Trudel: Permettez-moi de laisser cette question et d'en revenir aux documents qui nous ont été fournis, monsieur le président, et qui remontent jusqu'en 1935 au sujet des contributions.

M. Vaughan: Je n'en ai pas d'exemplaire.

M. Trudel: Vous n'avez pas eu d'exemplaire.

J'ai fait un calcul rapide sur certains chiffres qui nous ont été donnés, et je me réfère spécifiquement aux années 1965, 1966, 1967, et 1968. Si j'ai bien calculé mon affaire, les con-

[Texte]

combined employees and company contributions work out to \$56 million, less the refund on the first year of \$4 million. Then it goes on in 1966 to \$64 million, deducting a refund of \$5 million, and then \$69 million in 1967 and \$70 in 1968, with deductions of \$5 million in each year for refunds. Then the intent of my question is that the pensions that have been paid out in each of the years that I have mentioned, for instance in 1965, are \$34 million; therefore, \$22 million less than the income to the fund.

• 1700

In 1966 you have a difference between \$37 million and \$61 million. In 1967, \$40 million—\$24 million there. In other words, the intent of this is that there is far more money coming in to the fund than there is money going out of the fund. Would this be the reason why this fund has been able to bring down the note that you were projecting over a 60 year period?

Mr. Woods: No. As I explained this morning the main reason was that at the end of 1968 we decided that we should, for the first time, take into account the rising rates of interest which assets could produce; take into account more realistically the rates of so-called wage inflation which had not been done before, partly because it is only in these last five or six years that actuaries maybe have forced themselves out of the somewhat conventional straightjacket they had before, because it was so very obvious that it was quite absurd to keep on assuming the fund would only earn 4 per cent and quite absurd not to make much more definite provision for wage awards and the like. So in effect it was not just because there was more money coming into the fund; it was a complete, realistic reassessment of the whole financial position.

All pension funds grow, except in a company which is definitely going downhill and out of existence, because even if you have a fixed number of employees, the payroll grows more rapidly than the amount paid in pension. Of course in recent years I agree that the last few months have been a rather sad discouragement for some people in the market, but by and large in recent years the income from investments has been rapidly growing. So the fact that a pension fund is rapidly growing

[Interprétation]

contributions conjointes de l'employé et de l'employeur sont de 56 millions, moins le remboursement la première année de 4 millions. Ensuite cela continue en 1966 à 64 millions, en déduisant un remboursement de 5 millions, et ensuite à 69 millions en 1967 et 70 millions en 1968, avec les déductions de 5 millions chaque année pour les remboursements.

Et alors, l'intention de ma question, c'est que les pensions qui ont été versées dans chacune des années que j'ai mentionnées, par exemple, en 1965 sont de 34 millions de dollars; par conséquent, 22 millions de moins que le revenu à la caisse.

En 1966, vous avez une différence entre 37 millions et 61 millions. En 1967, 40 millions—24 millions là. En d'autres termes, l'intention de ceci, c'est qu'il y a beaucoup plus d'argent qui entre à la caisse qu'il n'y en a qui sort de la caisse. Est-ce que se serait là la raison pour laquelle la caisse a pu réduire la note que vous aviez projetée sur une période de 60 ans?

M. Woods: Non. Comme je l'ai expliqué ce matin, la raison principale était qu'à la fin de 1968 nous avons décidé que nous devrions, pour la première fois, tenir compte des taux croissants d'intérêts que l'actif pouvait produire; tenir compte d'une façon beaucoup plus pratique des taux d'inflation de salaire ce que l'on avait auparavant, partiellement parce que c'est seulement au cours de ses 5 ou 6 dernières années que les actuaires ont peut-être essayé de sortir de cette camisole de force conventionnelle qu'ils avaient auparavant, parce qu'il était manifeste qu'il était tout à fait absurde de continuer à supposer que le fond gagnerait seulement 4 p. 100 et tout à fait absurde de ne pas faire des prévisions beaucoup plus définitives pour les allocations de salaires et le reste. Et par conséquent, ce n'est pas parce qu'il y avait plus d'argent versé à la caisse; c'était une réévaluation réaliste complète de toute la situation financière.

Toutes les caisses de pension vont en se développant, excepté dans une société qui est sur la pente descendante et qui fait banqueroute, parce que même si vous avez un nombre fixe d'employés, le bordereau de paie croît beaucoup plus rapidement que la somme versée en pension. Bien entendu, au cours des récentes années, je suis d'accord que les derniers mois ont été plutôt décourageants pour certaines personnes à la bourse, mais en général dans les années récentes le revenu en

[Text]

does not mean that it is getting into a surplus position. There are many funds in fact which are rapidly growing but which are going more into deficiency, because the actual liabilities themselves equally are growing.

Mr. Trudel: Would it be fair to say that they are growing at a faster clip than the actual input of capital into the fund?

Mr. Woods: Let us say for the moment that a wage award is granted which is, say, 10 per cent above what was expected. Immediately you would apply that 10 per cent to a liability of over \$600 million. That would immediately add \$60 million to the unfunded liability.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have here an article that appeared in the press earlier this year. This question was asked this morning regarding the use of the fund money by the—was denied rather by the company. I would ask specifically: has the Company used or withheld payment to the fund so that they could use this money to generate working capital, either in the construction business or in the operating end of the Company?

Mr. Tarr: The answer to that is definitely no.

Mr. Trudel: And there is no foundation for the article that appeared in the press earlier this year?

Mr. Tarr: None whatever.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this morning I asked a question—and I would be satisfied if this was given to me in percentage. I do not know if anyone has been able to calculate what the employees' participation and the Company's participation in the fund represent over the years. Is it 5 and 8? According to some of the submissions that we have had, the employees are participating to the tune of 5 per cent of their wages, plus the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan, and the Company's participation has been closer to 8 per cent—7.9 per cent I believe is the figure that was used.

Mr. Tarr: I do not know that we have calculated the actual figure, but employees contribute 6.5 per cent apart from the first part. I do not know offhand the comparable percentage for the Company but it certainly

[Interpretation]

provenance des investissements a augmenté rapidement. Donc le fait qu'une caisse de pension croît rapidement, ne signifie pas qu'elle entre dans une position de surplus. Il y a de nombreuses caisses en réalité qui croissent rapidement, mais qui en arrivent à une situation déficitaire, parce que les dettes elles-mêmes augmentent aussi.

Mr. Trudel: Est-ce qu'il serait juste de dire qu'elles croissent à un rythme plus rapide que l'apport réel de capital à la caisse?

Mr. Woods: Disons pour le moment que l'on accorde une augmentation de salaire qui serait disons de 10 p. 100 de ce à quoi on s'attendait. Immédiatement vous appliquerez ces 10 p. 100 à un passif de plus 600 millions de dollars. Ceci ajouterait immédiatement 60 millions de dollars à la dette non fondée.

Mr. Trudel: Monsieur le président, j'ai ici un article qui est apparu dans *La Presse* au début de cette année. On a posé cette question ce matin au sujet de l'utilisation des fonds dans la caisse par le—a été refusé plutôt par la compagnie. Je demanderais de façon très précise: est-ce que la Compagnie a utilisé ou retenu un versement à la caisse afin de pouvoir employer cet argent pour créer un capital d'exploitation, soit dans l'industrie de la construction ou dans l'exploitation même de la compagnie?

Mr. Tarr: La réponse est certainement non.

Mr. Trudel: Et n'y a-t-il pas alors aucun fondement pour l'article qui a paru dans la Presse au début de cette année?

Mr. Tarr: Aucun.

Mr. Trudel: Monsieur le président, ce matin j'ai posé une question—et je me contenterai seulement de pourcentage. Je ne sais pas si quelqu'un a été capable de calculer ce que la participation des employés et la participation de la compagnie représentent dans la caisse au cours des années. Est-ce 5 et 8? Car suivant certains mémoires que nous avons eus, on prétend que les employés versent 5 p. 100 de leur salaire en plus du Régime de pensions du Canada ou de Régime de rentes du Québec, et la participation de la Compagnie a été tout près de 8 p. 100—7.9 p. 100 est le chiffre qu'on a utilisé.

Mr. Tarr: Je ne sais pas si l'on a calculé le chiffre exact, mais les employés contribuent 6.5 p. 100 à part la première partie. Je ne saurais vous dire à brûle-pourpoint le pourcentage comparable pour la Compagnie, mais

[Texte]

is a good deal higher than that obviously, because the Company puts in substantially more.

Mr. Woods: I think from these actual figures, Mr. Trudel, if you subtract the second column from the first, you get the net employee contribution. In other words, take 1957. The employee contributions were then 14.1 million and then in that year \$1.6 million was refunded, so the net was \$12.5 million and the Company then paid \$31.4 million.

In 1969 the employees paid 27.6 million; take off \$4.8 million, so you get \$22.8 million against \$31.6 million. You can very easily arrive at the percentage year by year of the company contribution relative to the employees'.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, let me ask the following question: I can quite readily get into the exercise, but should it not be also taken into consideration over the years, according to the previous answer that was given by Mr. Tarr, that over and above what we have here you must also take into consideration the \$10 million a year cost of the administration, plus some of the extra early retirement benefits that are derived from general revenue rather than from this contribution into the trust fund?

Mr. Tarr: So far as company cost is concerned?

Mr. Trudel: Right.

Mr. Tarr: Yes, the administrative cost is in addition to the figures that are given here.

Mr. Trudel: On this chart?

Mr. Tarr: On that chart.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have what I was looking for this morning and it is a brief which was submitted to us by the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. I refer to it on page 8 and I would like some comment by the officials of the Company regarding statements half way through the page and it reads as follows:

We have now been assured, both by qualified lawyers and the federal Department of Labour, that no legislative revision is required to have the CN Pension

[Interprétation]

il est certainement beaucoup plus haut que cela, manifestement, parce que la Compagnie verse beaucoup plus.

M. Woods: Je pense d'après ces chiffres monsieur Trudel, que si vous soustrayez la seconde colonne de la première, vous obtenez la contribution nette des employés. En d'autres mots, prenons 1957. La contribution des employés était alors de 14.1 millions de dollars et alors \$1.6 million a été remboursé au cours de cette année si bien que le net était de \$12.5 millions et la Compagnie a alors payé \$31.4 millions.

En 1969, les employés ont payé \$27.6 millions; retranchez 4.8 millions de dollars et ainsi vous obtenez \$22.8 millions contre \$31.6 millions. Vous pouvez arriver très facilement au pourcentage année après année de la contribution de la Compagnie en ce qui concerne les employés.

M. Trudel: Monsieur le président, permettez-moi de vous poser la question suivante: je pourrais faire facilement cet exercice, mais est-ce qu'on ne devrait aussi considérer qu'au cours des années, en tenant compte des réponses antérieures données par M. Tarr, qu'en plus de ce que nous avons ici, il faut aussi tenir compte des dix millions de dollars par année en frais d'administration du régime plus quelques prestations de retraite anticipée supplémentaires qui viennent des revenus généraux plutôt que de cette contribution à la caisse de fiducie?

M. Tarr: Pour ce qui est des frais de la Compagnie?

M. Trudel: C'est exact.

M. Tarr: Oui, les frais administratifs sont en plus des chiffres qui sont fournis ici.

M. Trudel: Sur ce tableau?

M. Tarr: Oui, sur ce tableau.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai ce que je cherchais ce matin et c'est un mémoire qui nous a été présenté par la fraternité canadienne des cheminots, employés de transport et autres ouvriers. Je me réfère à lui sur la page 8 et j'aimerais bien avoir quelques commentaires par les fonctionnaires de la Compagnie en ce qui concerne les déclarations que l'on trouve au milieu de la page et que je cite:

Des avocats compétents ainsi que le ministère du Travail fédéral nous ont maintenant assurés qu'aucune révision législative n'est nécessaire pour que le

[Text]

Plan included on the list of bargaining issues during contract negotiations.

I would like to ask a representative of the Company to comment on this particular part of the brief.

Mr. Vaughan: We referred to that a while ago.

Mr. Duncan: I would say that there is no statutory prohibition against pensions being negotiable, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

During the hearings, one of the complaints that I heard—I do not know about the other members of the Committee—is that there was a very prominent lack of communication between the employees and the Company and between the employees and the unions. Some of the unions are going as far as saying that the information regarding the pension fund was withheld from them; therefore, that this was responsible for this lack or breakdown in communications. May I have some comment on that?

Mr. Tarr: Certainly the whole matter of explaining to rank and file employees the kind of thing that we have been discussing here today is very, very difficult. It is just as difficult, if not more so, for their labour representatives on the Pension Board to do it as it is for the Company to do it. We have gone to considerable efforts to try to get some understanding. I think we are one of the few companies that I know of that publish the balance sheets of their pension funds and we have done this, I think, since 1960.

● 1710

Several years ago, for two or three years in a row, we put out an annual report of the Pension Board in which we published the statement and endeavoured to interpret and explain it, and gave various information about the plan, and this was mailed to the home of every employee. We had to discontinue it in that particular form, later on, because of budget pressures and the costs involved. But we have in the company publications continued to do much the same thing.

Unfortunately, when you get to dealing with the kind of amounts that we are dealing with here, they really are just beyond the

[Interpretation]

régime de pensions du Canadien nation soit inclus dans la liste des questions négocier au cours des négociations.

J'aimerais demander aux représentants de Compagnie de faire un commentaire sur cette partie précise du mémoire.

M. Vaughan: Je pense qu'on en a parlé plutôt.

M. Duncan: Je dirais qu'il n'y a aucune défense législative contre la négociation de pensions, monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Au cours des audiences, l'une des plaintes que j'ai personnellement entendue—je ne sais pas ce qu'il en est pour les autres membres du Comité—était qu'il y avait un très grand manque de communication entre les employés et la Compagnie et entre les employés et les syndicats. Certains syndicats sont même allés jusqu'à dire que les renseignements au sujet de la caisse de pensions ne leur avaient pas été fournis; et par conséquent, que ce fait était à l'origine de ce manque ou cette rupture de communications. Est-ce que je pourrais avoir quelques commentaires à ce sujet?

M. Tarr: Toute la question est d'expliquer aux employés ordinaires que le genre de choses que nous avons discuté aujourd'hui est extrêmement difficile. Et c'est aussi, simplement, difficile pour les représentants syndicaux de le faire que pour les représentants de la Compagnie. Nous avons fait des efforts considérables pour essayer d'avoir une certaine compréhension. Je crois que nous sommes un des rares compagnies qui, à ma connaissance, publie l'état financier de sa caisse de pensions et nous avons fait ceci, je crois, depuis 1960.

Il y a plusieurs années, pendant deux ou trois ans d'affilée, nous avons publié un rapport annuel de la Commission de pensions dans lequel nous publions l'état financier et nous essayions de l'interpréter et de l'expliquer où nous donnions divers renseignements sur ce sujet du régime, et ce document a été envoyé par la poste à la maison de chaque employé. Nous avons dû discontinuer de le faire sous cette forme précise, plus tard, en raison de pressions budgétaires et des frais en cause. Mais dans les publications de la compagnie nous avons continué à faire essentiellement la même chose.

Malheureusement, le fait demeure que lorsque vous commencez à traiter de sommes comme celles-ci c'est au-delà de la compréhension.

[Texte]

comprehension of most of us. To many employees, it is just inconceivable that, if you have \$600 or \$700 million of investments in our fund, there is not enough money there to pay pensions of almost any amount. When you get into, of course, the actuarial theories and considerations that go into the valuation of administration of a pension fund that Mr. Woods has been explaining to us this morning, I think you realize the problems there are in communication.

The pension department has, in various parts of the country, what they call pension liaison officers who are kept informed of the pension plan and developments in it, and the hope is that they can serve the purpose of explaining mainly individual situations to employees. But we have not found the secret of communicating with employees in an intelligible way as is quite evident by all the presentations that have been made, and I really do not know what the answer is. We will certainly have to look at this whole matter again and see what can be done to improve it because obviously the situation is not very good, the way it is now.

Mr. Trudel: May I ask one or two more questions, Mr. Chairman.

Mr. Tarr or Mr. Vaughan, do you send to each employee or each participating member of your company an annual statement or just a slip showing the amount of money that he has invested in the pension fund?

Mr. Tarr: Yes, we do. Once a year.

Mr. Trudel: This will be my last question, Mr. Chairman.

In answering a previous question, Mr. Tarr—I believe you answered this question—regarding people who are now retired, you were making some of the projections, I believe, that had to do with the increases in pension rate. You said that you had made a projection that it would cost \$30 million if the civil service plan were followed. Have you gone further? Should the same rate or same method be used? Have you projected what the requirements would be on the fund if all employees who are now working for the Canadian National were placed on the civil service rate?

[Interprétation]

hension de la plupart d'entre nous. Pour beaucoup d'employés, c'est tout simplement inconcevable que si vous avez 600 ou 700 millions d'investissements dans votre caisse, il n'y ait pas suffisamment d'argent pour payer les pensions de n'importe quel montant. Évidemment, quand vous pénétrez dans les théories et les considérations actuelles qui entrent en ligne de compte pour l'évaluation et l'administration d'une caisse de pensions que nous a expliqué M. Woods ce matin, je crois que vous comprendrez que les difficultés qu'il y a sont des difficultés de communication.

Le service de pensions a, dans divers secteurs du pays, ce qu'on appelle des agents de liaison pour les pensions qui sont tenues au courant du régime de pensions et de son développement. Et nous espérons qu'ils peuvent servir une bonne fin en expliquant les situations individuelles aux employés. Mais il faudrait que je dise que nous n'avons pas encore trouvé le secret des communications avec les employés d'une façon intelligible comme cela ressort de toutes les instances qui ont été faites et je ne sais pas quelle est la réponse à ce problème. Nous devons certainement examiner une fois encore toute cette affaire et voir ce qui peut être fait pour l'améliorer car manifestement, la situation n'est pas très bonne telle qu'elle est actuellement.

M. Trudel: Puis-je poser encore une ou deux questions de plus, monsieur le président?

M. Tarr ou M. Vaughan, envoyaient à chaque employé ou à chaque membre participant de votre compagnie un état annuel ou juste une feuille qui indique la somme qui a été investie dans la caisse de pensions?

M. Tarr: Oui, nous le faisons une fois par an.

M. Trudel: Ceci va être ma dernière question, monsieur le président.

En réponse à une question antérieure, monsieur Tarr—je crois que vous avez répondu à cette question—en ce qui concerne les gens qui sont maintenant à la retraite, vous avez fait certaines projections, je crois, qui avaient trait à l'augmentation du tarif des pensions. Vous aviez dit que vous aviez fait une projection selon laquelle cela coûterait 30 millions si on suivait le régime de la Fonction publique. Êtes-vous allé plus loin? Est-ce que le même taux devrait être utilisé? Avez-vous projeté quelles seraient les exigences pour la caisse si tous les employés qui travaillent maintenant au Canadien national devaient avoir le taux de la Fonction publique?

[Text]

Mr. Tarr: No, not specifically on that term. One of the figures I gave you was going to a 2 per cent rate, which is what the civil service is, and I think the figure I gave for that was \$30 million.

Mr. Trudel: The reason I asked the question is this: Was it for the people who are now retired, or for all of the participating members including the ones that are retired?

Mr. Tarr: That figure, I believe, was for all.

Mr. Trudel: Did that include pensioners?

Mr. Tarr: No, that was for people in service, but applying it retroactively to their past service.

Mr. Trudel: Then we would have to look to another solution for people who are now retired and not participating in the plan?

Mr. Tarr: Yes, that is a separate matter.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Vaughan, Mr. Trudel just asked a question about each participating employee, and you said that you send them an annual report as to the amount of money they have contributed. Is there also beside the amount of money in his pot, let us say, that which the company contributes?

Mr. Tarr: There is no allocation of company contributions in respect of any one person's future pension because it is not known at any time, until he retires, what that is. As we have said many times, the pension that a person receives has no relationship really to what he himself has contributed. It depends entirely on what his average salary was when he retires and the number of years' service he had.

Mr. Rock: I would like to come back to the supposed \$371 million surplus. I understand this was a future projection. What happened to that projection? Whatever happened, was it because of less employees, the discontinuation of runs, the abandonment of lines, or the reorganization of departments? What was the reason?

[Interpretation]

M. Tarr: Non, pas précisément sous cette forme. Un des chiffres que je vous ai donnés allait jusqu'à un taux de 2 p. 100, qui est le même que la Fonction publique, et je pense que les chiffres que je vous ai donnés pour cela étaient de 30 millions.

M. Trudel: La raison pour laquelle je vous ai posé cette question est la suivante: est-ce que ceci était pour les gens déjà à la retraite ou pour tous les participants, y compris ceux qui sont déjà à la retraite?

M. Tarr: Ces chiffres, je le crois, étaient pour tous.

M. Trudel: Est-ce que cela comprenait les retraités?

M. Tarr: Non, c'était pour les gens qui sont employés actuels, mais s'appliquant rétroactivement à leur service antérieur.

M. Trudel: Alors il nous faudrait trouver une autre solution pour ceux qui sont déjà à la retraite et qui ne versent pas au régime?

M. Tarr: Oui, c'est une question distincte.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Vaughan, M. Trudel vient justement de poser une question au sujet de chaque employé participant et vous avez dit que vous leur envoyez un rapport annuel quant à la somme d'argent qu'ils ont contribué. Est-ce qu'il y a, à côté de cette somme d'argent, la somme versée à son crédit par la compagnie?

M. Tarr: Il n'y a pas d'allocation des contributions de la compagnie en ce qui concerne la pension à venir d'une personne, parce qu'on ne sait pas jusqu'à ce qu'elle prenne sa retraite, quelle sera sa pension. Comme nous l'avons dit de nombreuses fois, la pension qu'une personne reçoit n'a pas de rapport réel avec la somme que lui-même a contribué. Tout dépend de la moyenne de son salaire quand cette personne prend sa retraite et du nombre d'années de service qu'elle avait.

M. Rock: J'aimerais alors revenir à ce qui est sensé être le surplus de 371 millions. J'ai bien compris, il s'agissait d'une projection sur l'avenir. Qu'est-ce qui est arrivé à cette projection? Quelle que soit la chose qui soit produite, est-ce que cela était en raison du nombre réduit d'employés, de l'abandon de certaines lignes ferroviaires ou de la réorganisation des services? Quelle était la raison exacte de cela?

[Texte]

Mr. Woods: The reason is that the present capitalized value of all benefits to be paid in the future, which would include benefits payable sixty years from now, depends a great deal, on the one hand, on what rates of increases in earnings people receive in future. We have to make a projection of this. On the other hand, we have to project what the fund will earn over the long future.

In 1968, we decided that, because of the rapidly rising rates of interest in the market, we had to depart from the somewhat conventional methods that had always been used before. So, for the first time, instead of using the 4 per cent rate of interest and a relatively small amount, if any, for general wage awards and pay increases, we changed the valuation basis radically. We used 7.5 per cent interest, because this was a long time projection given by the investment division of CNR, and they made much more realistic assumptions as to future wage awards. In other words, it was a complete reassessment of the whole financial position of the fund.

It so happened that when we certified under the Pension Benefits Standards Act, this had to be based on the last valuation in existence of some three years before, which was on a 4 per cent rate. When the whole situation of the fund was reviewed realistically, it became apparent—discounting back the capitalized values now at 7.5 per cent—that the unfunded liability was \$300 million.

As I mentioned this morning, the unfunded liability is a figure which has no meaning in itself. It is a figure from which you work out the employer's annual contributions. Each time a wage award occurs, it not only affects the future costs, it has a complete retroactive effect because it affects all the employees' accrued pension for past service. So, the unfunded liability can fluctuate up and down quite drastically from time to time.

But there are no assets. When you talk about having a surplus, usually you have got assets. You can say that there is more money in the fund than you actually need. This so-called technical surplus is not supported by any assets at all. It just does not exist except as an accounting procedure.

[Interprétation]

M. Woods: La raison c'est que la valeur capitalisée actuelle de toutes les prestations à payer à l'avenir, qui comprendrait les prestations à payer dans les 60 ans à compter d'aujourd'hui, dépend dans une très large mesure, d'une part, du taux d'augmentation des salaires que les gens recevront à l'avenir. Nous ferons une projection de cela. D'autre part, il faut que nous projetions aussi ce que la caisse gagnera à long terme.

En 1968, nous avons décidé en raison des taux d'intérêts rapidement croissants sur le marché, qu'il fallait nous écarter de la méthode traditionnelle qui avait toujours été employée auparavant. Ainsi, pour la première fois, au lieu d'employer le taux d'intérêts de 4 p. 100, somme relativement petite pour des augmentations générales de salaire, nous avons changé la page d'évaluation de façon radicale. Nous avons employé un taux d'intérêts de 7.5 p. 100, parce que c'était là une projection à long terme donnée par la division des investissements du Canadien National et nous avons fait des projections beaucoup plus réalistes quant aux augmentations générales de salaires à venir. En d'autres termes, c'était une réévaluation complète de l'état financier de la caisse.

Il est arrivé que lorsque nous avons certifié en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pensions, que cela devait se fonder sur la plus récente évaluation existante qui remontait à trois ans auparavant, au taux d'intérêts de 4 p. 100. Quand la situation de la caisse a été révisée de façon réaliste, il est devenu évident—en escomptant la valeur de capitalisation qui était maintenant de 7 p. 100—que la dette non fondée était de 300 millions.

Comme je l'ai mentionné ce matin, la dette non fondée est un chiffre qui n'a aucune signification par lui-même. C'est un chiffre à partir duquel on trouve les contributions annuelles de l'employeur. Chaque fois qu'une augmentation de salaire se produit, non seulement elle affecte les frais à venir, mais aussi elle a un effet rétroactif complet parce qu'elle affecte la pension accumulée de tous les employés pour les services passés. Ainsi, la dette non fondée peut fluctuer en montant et en descendant d'une manière tout à fait radicale de temps en temps.

Mais il n'y a pas d'actifs. Quand vous parlez d'avoir un surplus, d'habitude vous avez un actif. Vous pouvez dire qu'il y a plus d'argent dans la caisse que nous n'en avons vraiment besoin. Ce surplus technique n'est pas appuyé par un actif. Il n'existe tout simplement pas sauf comme procédure de comptabilité.

[Text]

Mr. Rock: In other words, the company contributes only when the people go on pension?

Mr. Woods: No, the company is making contributions all the time. For example, in 1969, the company paid in \$31.6 million. This was \$22 million to liquidate this so-called unfunded liability of \$300 million over 57 years, the remainder of the original 60 years, plus \$9.6 million almost \$10 million, which was the estimated cost of the new pension credits arising in the current year.

• 1720

Mr. Rock: The abandonment of railway lines or discontinuation of runs or reorganization has nothing whatsoever to do with this?

Mr. Woods: No.

Mr. Rock: Nothing?

Mr. Woods: As I say, and particularly in view of some of the remarks that were made in the press, this was done at my initiative. The railways did not say to me, "For heaven's sake find us some way where we can cut our contribution down". I want to them and said, "I do not want to do any more evaluations on the old conventional basis. I think we want to get a realistic picture of the situation, and this is what I want to do". I was encouraged to do that, and the result came out as it was. It could have been the other way, but this is the way it came out.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Woods, in 1969, as you have mentioned, the company paid in \$31.6 million, which was \$22 million plus \$9 million. If we look at the employees' contribution it was \$27.6 million. Why does the company not put in \$27.6 million too, or whatever percentage it is that they are supposed to put in at all times?

Mr. Woods: Well, they are. The company were putting in \$31.6 million.

Mr. Portelance: Yes, \$31.6 million, but there is \$22 million already owed.

Mr. Woods: As I said, it depends what you call a debt. The majority of this \$22 million is the result of improvements in the pension

[Interpretation]

M. Rock: En d'autres termes, la compagnie ne contribue que quand les gens prennent leur pension?

M. Woods: Non, la compagnie verse des contributions constamment. Par exemple, en 1969, la compagnie a versé 31.6 milliards. S'agissait de 22 millions pour liquider la prétendue dette non fondée de 300 millions au cours de 57 ans, le reste de la période originale de 60 ans, plus 9.6 millions, presque 10 millions, qui étaient les frais estimatifs des nouveaux crédits de pensions pour l'année en cours.

M. Rock: Est-ce que l'abandon des voies ferrées ou la discontinuation des parcours ou la réorganisation n'a rien à avoir avec ceci?

M. Woods: Non.

M. Rock: Rien?

M. Woods: Comme je l'ai dit, et particulièrement en vue de certaines observations qui ont été faites dans la presse, ceci s'est fait sur mon initiative. Les chemins de fer ne m'ont pas dit, «pour l'amour de Dieu trouvez-nous un moyen de réduire notre contribution». Je suis allé les trouver et leur ai dit, «je ne veux plus faire de réévaluation selon l'ancienne manière traditionnelle. Je pense que nous voulons obtenir un tableau réaliste de la situation et c'est ce que je veux faire.» J'ai été encouragé à faire cela, et le résultat qui a suivi est celui que vous connaissez. Ça aurait pu être dans l'autre sens, mais voici comment les choses se sont passées.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Monsieur Woods, en 1969, comme vous l'avez mentionné, la compagnie a versé \$31.6 millions ce qui était \$22 millions plus \$9 millions. Si nous examinons la contribution des employés, elle était de \$27.6 millions. Pourquoi la compagnie ne verse-t-elle pas \$27.6 millions également, ou le pourcentage quelconque qu'elle doit verser en tout temps?

M. Woods: Eh bien, la compagnie a versé \$31.6 millions.

M. Portelance: Oui, \$31.6 millions, mais il y a \$22 millions qui sont déjà dus.

M. Woods: Comme je l'ai dit, cela dépend de ce que vous appelez une dette. La plus grande partie de ces \$22 millions est le résultat

[Texte]

plan which have occurred since 1952. The original plan gave a formula of 1 per cent for the first 20 years; $1\frac{1}{4}$ per cent for the next 10; $\frac{1}{2}$ per cent for 30, and on. It was then improved to $1\frac{1}{4}$ per cent for the first 30 and $1\frac{1}{2}$ per cent then. Immediately, a new unfunded liability or a new extra liability, which somebody had to pay for, descended. Then again it was followed, later on, by the whole pension formula being a flat $1\frac{1}{2}$ per cent throughout the whole period. Once again, a new liability was created which somebody had to pay for.

You cannot automatically say that these are debts which the company has owed since 100 years ago and therefore were the responsibility of a previous century. These are new liabilities taken on by the company in recent years.

Once again, a wage award of a very substantial nature will affect the ultimate pension of any individual and if it exceeds what we have provided for in evaluation, this again would increase the liability. So this \$22 million is the payment of increased liabilities which have resulted from recent improvements in the plan and from recent wage awards. This is not a debt in the old sense of the term "debt." The company's contribution is \$31.6 million; you cannot say that it is only \$9.6 million and that the \$22 million was just paying off an old debt. It is not a reasonable interpretation of the situation at all.

Mr. Portelance: It has been going up every year from 1935 to 1968 except in 1969 when it was down \$13 million.

Mr. Woods: As I say, at the end of 1968, we made what was really the first very realistic appraisal, based on current interest conditions and on current wage conditions, that had been made. It was inevitable that this drastic change in evaluation basis would have a somewhat drastic change in the financing of the plan. It could have been one way or the other.

Mr. Portelance: We know that \$22 million will still have to be paid for the next 60 years. This would mean about \$1.4 billion, if it stays this way. It might change.

Mr. Woods: If you are liquidating \$300 million over 60 years, your first few years' pay-

[Interprétation]

tat d'amélioration dans le régime de pensions qui se sont produites depuis 1952. Le plan original a donné une formule de 1 p. 100 pour les 20 premières années; à un quart p. 100 pour les dix années suivantes; à un et demi p. 100 pour les 30 années suivantes, etc. Il a été amélioré à un et quart p. 100 pour les 30 premières années et un et demi p. 100 ensuite. Immédiatement, une nouvelle dette non fondée ou une nouvelle supplémentaire, que quelqu'un devait payer, est descendue. Ensuite cela a été suivi, plus tard, par la formule de pension totale qui était de $1\frac{1}{2}$ p. 100 pour toute la période. Encore une fois, une nouvelle dette a été créée que quelqu'un devait payer.

Vous ne pouvez pas automatiquement dire qu'il s'agit de dettes que la compagnie devait depuis 100 ans et que par conséquent elles étaient la responsabilité d'un siècle antérieur. Il s'agit de dettes nouvelles assumées par la compagnie au cours de récentes années.

Encore une fois, une augmentation de salaire très substantielle affectera la pension ultime de toute personne et si cela excède ce que nous avons prévu dans l'évaluation, ceci encore une fois augmenterait la dette. Par conséquent, les \$22 millions se trouvent être le paiement pour la dette accrue qui est venue à la suite d'une amélioration récente du régime et d'une hausse récente générale des salaires. Ce n'est pas une dette dans le sens ancien du mot «dette». La contribution de la compagnie est de \$31.6 millions; on ne peut pas dire que c'est seulement \$9.6 millions et que les \$22 millions servent à payer une dette ancienne. Ce n'est pas une interprétation raisonnable de la situation.

M. Portelance: Cela a monté chaque année à partir de 1937 jusqu'en 1968 excepté en 1969 où cela a été en baisse de \$13 millions.

M. Woods: Comme je l'ai dit, à la fin de 1968, nous avons fait la première évaluation très réaliste, fondée sur les fonctions d'intérêt courant et sur les conditions de salaire courant. Il était inévitable que ce changement draconien dans la base d'évaluation aboutirait à un changement draconien aussi dans le changement du régime. Ça aurait pu être dans le sens ou dans l'autre.

M. Portelance: Nous savons qu'on doit continuer à payer \$22 millions pendant les prochaines 60 années. Ce qui veut dire environ 1,400 millions de dollars si cela reste de cette manière. Cela pourrait changer.

M. Woods: Si vous liquidez 300 millions de dollars sur une période de 60 ans, pendant les

[Text]

ments for many years are pure interest. If you buy a house and you have a mortgage, say a \$15,000 mortgage which you are paying over 25 years, and you add up all your mortgage payments over 25 years, you will pay a lot more than \$15,000.

Mr. Portelance: Right.

Previous to that it was \$29 million which they had to pay, but for how many years did they have to pay that? Was it also 60 years, according to your figures?

Mr. Woods: That was 60 years, yes.

Mr. Portelance: Which would have been \$1.7 billion instead?

Mr. Woods: I will take your word for it.

Mr. Portelance: This is what I get. That means \$300 million more.

Mr. Woods: Yes.

Mr. Portelance: How is it that your firm, a year ago, did not figure that this was needed to cover all pensions for employees and one year later, I know it came to an agreement but...?

Mr. Woods: In the first place, I think we were one of the earliest firms to begin using these realistic valuations. It is now common practice. It was the realization, which takes time, of the probability that high interest rates were here to stay, and that wage awards, certainly wage inflation, something which has been met in recent years, may well have to be met for many years to come.

We thought we should take a much more realistic reappraisal of the whole situation, which we did. Perhaps we should have done it five years ago, but you have to do it some time and I am very glad we did it when we did.

Mr. Portelance: One last question and I will ask it in French.

Est-ce que les revenus que la compagnie retire des placements, sont proportionnels aux gains des employés? Est-ce le cas au CN?

Mr. Woods: I am not quite sure I understand your question.

[Interpretation]

premières années, les versements sont uniquement de l'intérêt. Si vous achetez une maison et vous avez une hypothèque, disons une hypothèque de 15 mille dollars que vous payez dans l'espace de 25 ans, et que vous ajoutiez tous vos paiements d'hypothèque sur la période de 25 ans, vous paierez beaucoup plus que \$15,000.

M. Portelance: C'est exact.

Auparavant c'était 29 millions de dollars qu'il devait payer, mais pendant combien de temps devait-il le payer? Est-ce que c'était également 60 ans, selon vos chiffres?

M. Woods: C'était 60 ans, oui.

M. Portelance: Qui aurait été 1,700 million de dollars à la place?

M. Woods: J'accepte votre parole.

M. Portelance: C'est ce que j'obtiens. Cela veut dire 300 millions de dollars de plus.

M. Woods: Oui.

M. Portelance: Et alors comment ce fait-ce votre société, il y a un an, n'ait pas estimé que ceci était nécessaire pour couvrir toutes les pensions des employés et que un an après, je sais qu'elle est arrivée à un accord mais...

M. Woods: En premier lieu, je pense que nous étions une des premières firmes à commencer à utiliser ces évaluations réalistes. C'est maintenant une pratique courante. C'était la réalisation, qui prend du temps, de la probabilité que les hauts d'intérêt étaient là pour rester, et que les augmentations de salaire, certainement l'inflation des salaires, quelque chose que l'on a rencontré au cours des récentes années, peuvent devoir être rencontrées pendant de nombreuses années à venir.

Nous pensions que nous devrions réévaluer d'une manière plus réaliste toute la situation ce que nous avons fait. Peut-être aurions-nous pu le faire il y a cinq ans, mais on devait le faire à un moment donné et je suis très heureux que nous l'ayons fait au moment où nous l'avons fait.

M. Portelance: Une dernière question, et je vais la poser en français.

Are the incomes which the company realizes from the investment are proportionate to the wages of the employee? Is this the case in the CN at the present time?

M. Woods: Je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir bien compris votre question.

[Texte]

Mr. Portelance: By investing that money, do the employees get the same benefit as the Company gets for that pension?

Mr. Woods: The pension that the employee gets has no relation whatever to what he pays in contributions. The pensions are based on his earnings in his last five years before retirement. His contributions are based on his earnings completely throughout his service. There are some employees who may get no increase at all in the last 20 years apart from wage inflation, others who will get rapid increases. The relationship of the value of the pension to the value of the employees' contributions will vary a great deal. The only way you can get a precise relationship is when the employee pays 5 per cent and the Company pays 5 per cent and his pension is based on the accumulation of those amounts. This is a different pension formula. This is not a money purchase plan such as I have just described.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, and Mr. Vaughan or whichever gentleman would care to reply. Do you consider that the interest earned on pension money is the property of the fund or the property of management?

Mr. Tarr: It is not the property of management, that is for sure. It goes into the fund.

Mr. Skoberg: The company's contribution to the pension fund was so much compared to the employees. In 1969, it was \$31,297,000 compared to the employees' contribution of \$27,663,000. Did I understand one of you gentlemen to say today that the interest accumulated from investment was included in the company's contribution?

Mr. Tarr: No, it is shown separate in the balance sheet of the fund that is published.

Mr. Skoberg: Will the amount of \$22,040,000, that you have indicated on page 22 of the Mercer Report, include any interest derived from investments, or will this be \$22 million from Canadian National which is really owed as a debt over the years?

Mr. Woods: All these figures are over and above the investment return on the fund.

[Interprétation]

M. Portelance: En plaçant cet argent, est-ce que les employés obtiennent des revenus égaux à ce que la compagnie obtient pour cette pension?

M. Woods: La pension que l'employé reçoit n'a aucun rapport avec ce qu'il verse en contribution. Les pensions sont fondées sur ses gains au cours des cinq dernières années avant sa retraite. Ces contributions sont fondées sur son revenu pendant toutes ces années de service. Il y a certains employés qui peuvent n'avoir aucune augmentation au cours des 20 dernières années sauf les augmentations de salaire dû à l'inflation, et d'autres qui obtiennent de rapides augmentations. Le rapport de la valeur de la pension de la valeur des contributions de l'employé variera beaucoup. La seule manière d'avoir un rapport précis c'est lorsque l'employé verse 5 p. 100 et l'employeur verse 5 p. 100 et que sa pension se fonde sur l'accumulation de ces montants. C'est une formule de pension tout autre. Ce n'est pas un régime d'achat d'argent tel que celui que je décris.

M. Portelance: Merci beaucoup.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Peut-être que M. Vaughan ou une autre personne voudrait répondre. Estimez-vous que les intérêts gagnés sur l'argent de la pension sont la propriété de la caisse ou la propriété de la direction?

M. Tarr: Certainement pas la propriété de la direction. C'est sûr. Cela est versé à la caisse.

M. Skoberg: La contribution de la compagnie à la caisse de pensions était de tant comparée aux employés. En 1969, elle était de \$31,297,000 comparée à la contribution des employés de \$27,663,000. Est-ce que j'ai bien compris aujourd'hui que l'un de vous messieurs avait dit que les intérêts accumulés à partir des placements étaient compris dans la contribution de la compagnie?

M. Tarr: Non, c'est indiqué séparément dans l'état financier de la caisse tel qu'il a été publié.

M. Skoberg: Est-ce que le montant de \$22,040,000 que vous avez indiqué à la page 22 du rapport Mercer, comprend les intérêts sur les placements ou est-ce qu'il s'agirait des \$22,000,000 du Canadien national qui sont dus en tant que dettes au cours des années?

M. Woods: Tous ces chiffres sont en plus du revenu d'investissement de la caisse. Il y a

[Text]

There are three sources of income—the employee contributions, the company contributions and the investment income. All these figures are the employee contributions and the company contributions. We are expecting the fund to yield 7½ per cent on top of this.

Mr. Skoberg: And every nickel of that earned interest will go into the fund?

Mr. Woods: It is needed there, yes.

Mr. Skoberg: Just to clarify once again, and it is my last question, Mr. Chairman.

The reference has been made here today by the chairman of the pension committee, I believe, that all the moneys are allocated now and there can be no further increase in pension benefits unless further money is put into the fund by employees or the company. That is correct, is it not?

• 1730

Mr. Woods: Yes. Of course if the fund happened to earn a lot more than 7.5 per cent or if the pay increases were less than we have assumed then, of course, surplus would arise. We just have to wait and see whether that happens.

Mr. Skoberg: Could you explain in very layman's terminology if the company had not appropriated the experienced surplus of \$371 million would there not have been money available in the fund to allocate to other benefits?

Mr. Woods: If in effect in layman's language you are saying if the company this year on top of the \$31.6 million also contributed \$371 million, because that is the only way you are going to find that surplus is by hard, cold cash, sure the funds will be three hundred but that would depend on the company contributing in cold cash this year \$371 million.

Mr. Skoberg: Why is there a reluctance, Mr. Vaughan, on the part of the company or perhaps Mr. Woods indicated this more often than anyone else, that this is not a debt to the employees? Why is there reluctance to refer to the money that should be in the fund which is unfunded liability now? Why are you reluctant to refer to this as a debt?

[Interpretation]

trois sortes de revenus—les contributions de l'employé, les contributions de la compagnie, et les revenus sur les placements. Tous ces chiffres représentent les contributions des employés et les contributions de la société. Nous nous attendons de plus que la caisse produise 7½ p. 100 en plus de cela.

M. Skoberg: Et chaque somme de cet intérêt gagné est versé à la caisse?

M. Woods: Oui, c'est nécessaire.

M. Skoberg: Juste une dernière question encore monsieur le président pour éclaircir ce problème.

On a mentionné aujourd'hui, je crois que c'est le président de la Commission qui l'a mentionné, que tout l'argent est réparti à l'heure actuelle et qu'il ne peut y avoir aucune augmentation dans les prestations de pensions à moins qu'il n'y ait plus d'argent versé à la caisse par les employés ou par la compagnie. C'est exact, n'est-ce pas?

M. Woods: Oui. Si la caisse devait avoir des gains ou des profits de plus que 7 p. 100 ou si les augmentations de traitement étaient moins que nous présumons, naturellement, un surplus existerait. Il nous faut attendre pour voir si cela va se produire.

M. Skoberg: Est-ce que vous pourriez nous expliquer en termes bien simples si la compagnie ne s'était pas approprié le surplus d'expérimentation de 371 millions de dollars, est-ce qu'il n'y aurait pas eu de l'argent dans la caisse disponible pour allouer aux autres prestations?

M. Woods: Si en termes très simples, vous dites que si la compagnie, en plus des 31.6 millions, avait contribué aussi 371 millions de dollars, car c'est le seul moyen que vous trouverez que le surplus est en argent sonnant, évidemment, les fonds se monteront à 300 millions de dollars mais ceci dépendrait nécessairement du versement en argent sonnant par la compagnie de 371 millions de dollars cette année.

M. Skoberg: Pourquoi y a-t-il une répugnance de la part de la compagnie—et peut-être que M. Woods l'a indiqué plus souvent que quiconque—que ce n'est pas une dette envers les employés? Pourquoi y a-t-il cette répugnance à se référer à l'argent qui devrait se trouver dans la caisse qui est une dette non fondée à l'heure actuelle? Et pourquoi hésitez-vous à en parler comme dette?

[Texte]

Mr. Woods: No, all I am saying is that the amount of money that there should be in the fund at any time depends on your long-term assumptions into the future. It is not possible to say precisely how much money should be there any more than I can say precisely what any present employee will be earning when he retires. Fundamentally, if the fund earned 7.5 per cent there is an unfunded liability of \$300 million. That is what the company has to pay. The \$371 million does not exist in this regard. It can only exist and be used if the company now contributes an additional \$371 million. I am not going to ask the company whether this is a debt or not, but it is a debt that can change very rapidly from year to year depending on the investment yield and on other factors.

Mr. Skoberg: To be very clear, on page 19 of the report Mr. Vaughan has given us, each year then the amount contributed by the company—not the Mercer Report, the other one—each year the amount contributed by the company under no circumstances included interest derived from investment of pension money. Is that correct?

Mr. Tarr: Those figures do not include any income from investment.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Vaughan, when the plan was changed in 1952 and 1959 did the company negotiate any part of the Pension Plan with the General Chairmen's Association or the unions?

Mr. Tarr: I think I explained before that the 1952 plan, which I have no first-hand knowledge of myself, was I know a product of a joint labour-management committee that spent a great deal of time on it. The 1959 plan revisions, with which I am familiar, were the result of discussions over a long period of time in the Pension Board with the labour representatives on the Pension Board.

Mr. Turner (London East): Was the General Chairmen's Association informed that you were going to reduce the capital reserve from 1.359 billion down to \$1.043 billion?

[Interprétation]

M. Woods: Non, tout ce que je dis, c'est que la somme d'argent qui devrait se trouver dans la caisse à un moment donné dépend des présomptions à long terme pour l'avenir. Il n'est pas possible de dire précisément combien d'argent devrait s'y trouver, pas plus que je ne pourrais dire précisément ce qu'un employé gagnera au moment de sa retraite. Au fond, si la caisse devrait avoir un revenu de 7½ p. 100, il y aurait une dette non fondée de 300 millions de dollars. C'est ce que la compagnie doit payer. Les 371 millions de dollars n'existent pas à cet égard. Cela peut seulement exister et être utilisé si la compagnie contribue 371 millions de plus. Je ne vais pas demander à la compagnie si c'est une dette ou non mais c'est une dette qui peut changer très rapidement d'année en année selon le rendement sur les placements et les autres facteurs.

M. Skoberg: Pour être très clair, à la page 20 du rapport que monsieur Vaughan nous a donné, en d'autres termes, chaque année, la somme contributive par la compagnie—non pas le rapport Mercer mais le rapport de la compagnie—chaque année donc, la somme contributive par la compagnie, en aucune circonstance, ne comprenait le rendement sur les placements de l'argent de la caisse. Est-ce exact?

M. Tarr: Ces chiffres ne comprennent pas le revenu des investissements.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur Vaughan, quand la régime a été changé en 1952 et en 1959, est-ce que la compagnie a négocié une partie du régime de pension avec l'Association des présidents généraux ou avec les syndicats?

M. Tarr: Je crois avoir expliqué auparavant que le régime de 1952 que je ne connais pas de première main, a été le fruit d'un Comité conjoint entre le patronat et les syndicats qui y ont passé beaucoup de temps. Les révisions au régime de 1959, que je connais, étaient l'aboutissement de discussions sur une très longue période de temps à la Commission des pensions avec les représentants syndicaux qui faisaient partie de la Commission des pensions.

M. Turner (London-Est): Est-ce que l'Association des présidents généraux a été informée que vous aviez l'intention de réduire les réserves de capital de 1 milliard 359 millions de dollars à 1 milliard 43 millions de dollars?

[Text]

Mr. Tarr: We furnished the representatives on the Pension Board with the Mercer Report as soon as it was available to us, yes.

Mr. Turner (London East): Do you not agree that the employees should have been advised of this reduction prior to this transaction being completed?

Mr. Vaughan: It did not change the pension situation, Mr. Turner. It in no way affected the employees' pension.

Mr. Turner (London East): Yes, but the employees were part and parcel of this pension agreement.

Mr. Vaughan: Yes, that is right, we mentioned the matter of general communications with employees and the personnel department in all sorts of matters that affect the company and its employees' endeavours through magazines and various literature to try to explain what the company is about. The Annual Report, the trust funds statement was there and also reference is in the narrative to it.

Mr. Turner (London East): In the last couple of years you have had an early pension retirement scheme; some employees received up to one year's salary. Where did this money for this salary come from?

Mr. Tarr: These were temporary schemes quite outside the pension rules. Any additional cost was borne by the company as an operating expense and was not charged to the pension fund.

Mr. Turner (London East): When you closed down the CNR car shops in London, Ontario, in Stratford and many places across this nation, did you offer employees the same deal?

Mr. Vaughan: Going back to the Stratford situation, that one in particular the company thought was worked out through many consultations with the labour representatives. This was a necessity of technological change, I suppose; the shop became obsolete with the last of the steam engines. There were many efforts by the company with the employees and the representatives in counselling to place them in other jobs and to find other jobs and to create industry at Stratford. In the particular reference you make I do not think there was that kind of plan in effect then, was there?

[Interpretation]

M. Tarr: Nous avons donné aux représentants syndicaux à la Commission des pensions le rapport Mercer dès qu'il nous a été présenté.

M. Turner (London-Est): N'êtes-vous pas d'accord sur le fait que les employés auraient dû être avisés de cette réduction avant la consommation de cette transaction même?

M. Vaughan: Cela ne changeait en rien la situation des pensions, monsieur Turner. Ceci ne touchait pas du tout la pension de l'employé.

M. Turner (London-Est): Les employés faisaient tout de même partie intégrante de cet accord sur les pensions?

M. Vaughan: Oui, c'est vrai. Nous avons mentionné la question générale des communications avec les employés et le service du personnel dans toute sorte de questions qui touchent la compagnie et les efforts de ses employés tant par les revues et divers documents pour essayer d'expliquer ce que fait la compagnie. Le rapport annuel, l'état financier de la caisse de fiducie s'y trouvaient, ainsi que des mentions à cet égard.

M. Turner (London-Est): Depuis quelques années, vous avez un régime de retraite anticipé; certains employés ont reçu jusqu'au salaire d'un an. D'où est venu cet argent?

M. Tarr: Il s'agissait de régimes temporaires tout à fait en dehors des règlements du régime de pension. Tout frais supplémentaire était supporté par la compagnie en tant que frais d'exploitation et n'était pas imputé à la Caisse de pension.

M. Turner (London-Est): Quand vous avez fermé les ateliers de wagons à Stratford, à London (Ontario) et ailleurs, est-ce que vous avez offert la même solution aux employés?

M. Vaughan: Pour revenir à la situation de Stratford, celle-là en particulier, la compagnie estimait que cela était venu à la suite de plusieurs consultations avec les représentants syndicaux. C'était une nécessité à la suite de changements techniques, je suppose. L'atelier était devenu désuet, avec les dernières locomotives à vapeur. La compagnie a tenté beaucoup d'efforts avec les employés et les représentants pour les fixer dans d'autres emplois leur trouver d'autres emplois, et créer une industrie à Stratford. Mais la mention précise que vous avez fait, je ne crois pas qu'il y ait ce genre de régime en vigueur à ce moment-là, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Tarr: No.

Mr. Turner (London East): You hire an employee, he signs a contract actually to be an employee of the Canadian National Railway, he also authorizes the company paymaster to take money out of his pay cheque for the pension. Is this correct?

Mr. Tarr: Yes, I do not think an employee signs a contract with the company when he becomes employed but it is a condition of employment for a new employee entering the service today that he contributes to the 1959 Pension Plan.

Mr. Turner (London East): When the Government of Canada introduced the Canada Pension Plan why were not the employees given their choice of having it integrated or stacked along with their CNR pensions.

Mr. Tarr: I think one must understand the events as they occurred. In our background paper on page 7 there is a reference at the top to an increase in the pension rate to the flat 1.5 per cent on June 1, and then in the next paragraph the co-ordination with the Canada Pension Plan which took place on January 1. These are set out here as two separate items, but in fact both were enacted in the pension rules and announced prior to June 1, 1965. The two were related. There was this increase in the pension rate and the co-ordination with the Canada Pension Plan.

When that was done the General Chairmen's Association took some exception to the integration as of January 1, 1966 and indicated that they refused to accept it and the company bowed to their wishes and split the Pension Plan as between nonunion employees and union employees. With respect to the nonunion employees the steps set out here were carried through. So far as the union employees are concerned we left the plan the way it had been, which meant that the Canada Pension Plan pensions were on top of that, as they had wished. Some time later the General Chairmen's Association came back to us and asked that we apply the arrangements then in force for nonunion employees to union employees and we bowed to their wishes and made the change retroactive to the original date so that no union employees should suffer from the temporary suspension.

Mr. Turner (London East): When the Canada Pension Plan was introduced it was

[Interprétation]

M. Tarr: Non.

M. Turner (London-Est): Quand vous engagez un employé, il signe un contrat à l'effet qu'il sera employé du Canadien National et il autorise la compagnie à retenir, de son salaire, les sommes pour la pension? Est-ce exact?

M. Tarr: Oui, je ne crois pas que l'employé signe un contrat avec la compagnie quand il devient un employé mais c'est une condition de son emploi, pour tout nouvel employé qui entre à notre service aujourd'hui, qu'il contribue au régime de 1959.

M. Turner (London-Est): Quand le gouvernement du Canada a inauguré le Régime de pension du Canada, pourquoi alors les employés n'ont-ils pas eu le choix qu'on l'intègre à leurs pensions du Canadien National?

M. Tarr: Je crois qu'il faut comprendre ce qui s'est passé. Dans notre document à la page 7, il y a une mention au sommet à une augmentation du taux de pension jusqu'à 1.5 p. 100 le 1^{er} juin; et ensuite, au paragraphe suivant, la coordination avec le Régime de pension du Canada qui s'est produit le 1^{er} janvier. Il s'agit de deux items distincts mais les deux ont été décrétés dans les règlements du Régime de pension et annoncés avant le 1^{er} juin 1965. Les deux étaient reliés l'un à l'autre. Il y avait cette augmentation du taux de pension ainsi que la coordination avec le Régime de pension du Canada.

Quand cela a été fait, l'Association des présidents généraux s'est opposée à cet aspect d'intégration au 1^{er} janvier 1966 et a indiqué qu'elle refuserait de l'accepter et la compagnie a accédé à ces demandes et a scindé le Régime de pension, entre les employés non syndiqués et les employés syndiqués. A l'égard des employés non syndiqués, les étapes indiquées ici ont été mises en vigueur. Pour ce qui est des employés syndiqués, nous avons laissé le régime tel qu'il avait été, ce qui voulait dire que le Régime de pension du Canada s'ajoutait à cela, comme voulu. Un peu plus tard, l'Association des présidents généraux est revenue nous trouver et nous a demandé d'appliquer des dispositions alors en vigueur pour les employés non syndiqués aux employés syndiqués. Nous avons accédé à leur demande encore une fois et nous avons fait le changement rétroactivement à la date originale pour qu'aucun employé syndiqué ne subisse un tort par suite de la suspension temporaire.

M. Turner (London-Est): Quand on a adopté le Régime de pension du Canada, il devait

[Text]

supposed to supplement existing pension plans. I know hundreds of employees who still feel that they should have had their choice. There is no difference between the Canada Pension Plan and a man going out and paying for a pension with private insurance company. If he wants to contribute to the two plans he should have this choice.

• 1740

Mr. Tarr: I think there is this difference, that the company matches the employee's contributions to the Canada Pension Plan, under the law, and as has been said before, I think you will find that most pension plans in Canada provide for some form of co-ordination, including incidentally, the civil service plan.

Mr. Turner (London East): If the Canada Pension Plan was stacked instead of being integrated, what extra would it cost the CNR?

Mr. Tarr: It would depend on what basis you stack it on. If we stacked it on the pension rates that existed prior to June 1, 1965, which is what the unions asked us to do initially, that would have been one thing. If having increased the rate under our plan and co-ordinated the increased rate with the Canada Pension Plan—one is now talking about the company plan being 1½ per cent and the Canada Pension Plan over and above that—that is a different ball of wax. I do not know what the additional cost would be, but it would be fairly substantial, I assume.

Mr. Turner (London East): It has often been stated that if a CNR employee invested 5.5 per cent of his salary in a mutual fund, from the first day of work to retirement he would be receiving more advantage than he would from the CNR Pension Plan Mr. Woods?

Mr. Woods: I think it would depend upon how the mutual fund operated. There are some of those funds which have done extremely well, except for the last six months. I am not sure I would want my pension to be so utterly dependent upon what ILS or other people do. Sure it might have happened, but it can happen the other way, too. He might have had no pension at all.

[Interpretation]

suppléer aux régimes de pension actuels. Je connais des centaines d'employés qui estiment toujours qu'ils auraient dû avoir le choix. Il n'y a pas de différence entre le Régime de pension du Canada et le fait qu'un homme fait un versement pour pension auprès d'une société d'assurance privée. S'il veut contribuer aux deux régimes, il devrait avoir ce choix.

M. Tarr: Je crois qu'il y a tout de même cette différence à savoir que la compagnie doit justement verser la même chose que la contribution de l'employé au Régime de Pension du Canada en vertu de la loi. Et comme on l'a déjà dit, je crois que vous trouvez que la plupart des régimes de pensions au Canada prévoient une certaine coordination, y compris, par ailleurs, le régime de la Fonction publique.

M. Turner (London-Est): Si le Régime de pensions du Canada était superposé plutôt que d'être intégré, quels seraient les frais additionnels pour le Canadien National?

M. Tarr: Tout dépend de la base sur laquelle vous le superposez. Si nous l'ajoutons à la pension qui existait avant le 1^{er} juin 1965, ce que les syndicats nous avaient demandé de faire au début, c'est une chose.

Si, une fois que nous avons augmenté le taux en vertu de notre régime et que nous avons coordonné le taux augmenté avec le Régime de pensions du Canada, on parle maintenant du régime de la compagnie comme étant de 1½ p. 100 et le régime de pensions comme étant plus de cela,—c'est tout à fait différent. Je ne sais pas quels seraient les coûts additionnels mais ce serait plutôt substantiel, je présume.

M. Turner (London-Est): On a souvent dit que si un employé du Canadien National devait investir 5½ p. 100 de son salaire dans un fonds mutuel, à compter de son entrée au service jusqu'à sa retraite, est-ce qu'il ne recevrait pas plus en pension qu'il ne reçoit du régime de pensions du CN?

M. Woods: Tout dépendrait de l'exploitation ou de l'administration du fonds mutuel. Il y en a certains qui ont réussi extrêmement bien, sauf depuis les six derniers mois. Mais, personnellement, je ne voudrais pas que ma pension dépende uniquement de ce que font les gens des fonds mutuels ou d'autres. Évidemment, cela aurait pu se produire mais cela aurait pu aussi ne pas se produire. Il auraient pu ne pas avoir de pension du tout.

[Texte]

Mr. Turner (London East): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, this completes our hearing here today. I want to thank you, Mr. Vaughan, Mr. Tarr and Mr. Woods, all of you.

This Committee is adjourned until...

Mr. Trudel: Mr. Chairman, before you adjourn, may I ask one question?

I believe we raised several questions today, and we may wish to go over some of the evidence presented to us. Could we possibly at a later date ask the company for some further information if we so desire?

Mr. Vaughan: Yes, Mr. Trudel and gentlemen; we would be glad to assist you to the best of our ability, and if you want to communicate with us for other information, we will endeavour to comply.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, may I at the same time ask Mr. Vaughan whether the company plans making representation with regard to the recapitalization of the Canadian National? This is also in our terms of reference although we have not been able to get into that particular phase.

Mr. Vaughan: I did not come prepared to deal with that. It is a rather complicated subject in itself but just in a word, there have been two revisions of the capital structure of the company, one in 1937 and one in 1952. Certain portions of the one in 1952 ran for 9 to 10 years. It was at that time, in 1961 and 1962, that the company was looking at proposals for a further capital revision. We have had certain discussions with the government about it, so if I may leave it there for the moment.

Mr. Skoberg: Yes. I was not asking you to start that discussion today. I just asked whether or not you intend to appear before us when we get into that phase of our study.

Mr. Vaughan: Yes. I will have to leave that to the call of the Chair, when you ask us what you expect of us in that respect.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, would these witnesses be disposed to reappear before this Committee, if the Committee so wishes and sees fit?

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Merci monsieur le président.

Le président: Messieurs ceci termine notre audience d'aujourd'hui. Je désire remercier M. Vaughan, M. Tarr, M. Woods, et vous tous.

Le Comité lève sa séance jusqu'au...

M. Trudel: Avant de lever la séance, monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une seule question.

Je crois que nous avons soulevé plusieurs questions aujourd'hui et nous voudrions peut-être revoir certains témoignages qui nous ont déjà été présentés. Est-ce que nous pourrions peut-être à une date ultérieure demander d'autres renseignements à la compagnie, si nous le voulons?

M. Vaughan: Oui, monsieur Trudel, messieurs; nous serons heureux de vous aider de notre mieux et si vous voulez communiquer avec nous pour obtenir d'autres renseignements, nous essaierons certainement de vous les fournir.

M. Skoberg: M. le Président, est-ce que je peux demander en même temps à M. Vaughan si la compagnie projette de faire des instances pour ce qui est de la récapitalisation du Canadien National? Ceci est aussi dans notre mandat quoique nous n'avons pu entrer dans cette phase particulière.

M. Vaughan: En fait, c'est une question plutôt complexe et je n'étais pas préparé à en discuter. Mais, en un mot, il y a eu deux révisions de la structure du capital de la compagnie, une en 1937 et l'autre en 1952. Certaines parties de celles de 1952 allaient du 9 à 10 ans. C'est à ce moment-là en 1961 et en 1962, que la compagnie examinait des propositions pour une nouvelle révision de son capital. Nous avons eu certaines discussions avec le gouvernement à ce sujet, et vous me permettez de m'en tenir à cela pour le moment.

M. Skoberg: Oui. Je ne vous demandais pas d'entamer cette discussion aujourd'hui. Je me demandais si oui ou non vous aviez l'intention de comparaître devant notre Comité à ce sujet, quand nous aborderons cette phase de notre étude.

M. Vaughan: Oui. Il faudrait que je laisse cela à la convocation du président et que vous nous sachiez ce que vous attendez de nous à cet égard.

M. Corbin: Monsieur le président, est-ce ces témoins...seraient disposés à comparaître de nouveau devant le Comité, si celui-ci le désire et le juge opportun?

[Text]

Mr. Vaughan: Oh, yes.

The Chairman: I think they were all at our disposal any time.

Mr. Vaughan: I wonder what would happen if we did not.

Mr. Corbin: We need a great deal to evaluate the information that has been communicated to us today.

The Chairman: Very good. We are adjourned until Thursday, June 25, at 10 a.m.

[Interpretation]

M. Vaughan: Oh Oui.

Le président: Je pense qu'ils étaient tous à notre disposition à tout moment.

M. Vaughan: Je me demande ce qui arriverait si nous ne le faisons pas.

M. Corbin: Cela va nous prendre assez de temps pour évaluer les renseignements qui nous ont été communiqués aujourd'hui.

Le président: Très bien. Nous sommes donc ajournés jusqu'à jeudi matin 25 juin à 10 heures.

APPENDIX "DDD"

BACKGROUND MATERIAL
CN PENSION PLANS

Index

- I History of CN Pension Plans
 - 1. Pre-1935
 - 2. 1935 Plan
 - 3. 1952 Revision
 - 4. 1959 Plan
 - 5. Subsequent Changes in 1959 Plan
 - 6. Pension Status of Present Employees
- II Summary of Main Provisions of Present CN 1959 Plan
 - 1. Employee contributions
 - 2. Normal retirement pensions at age 65
 - 3. Disability pensions
 - 4. Early retirement pensions
 - 5. Survivor benefits on death after retirement
 - 6. Survivor benefits on death in service
- III Government Pension Plans
 - 1. Federal Old Age Security Pensions
 - 2. Canada (and Quebec) Pension Plan
- IV CN Pension Policy
 - 1. Comparison of CN 1959 Plan with Plans of other Comparable Employers
 - 2. Comparison of Employee and Company Contributions to CN Plan
- V Examples of Retirement Income Available to CN Employees Retiring at Age 65 in 1970 from CN 1959 Plan and Government Plans
- VI Administration of CN Pension Plans
- VII Funding of CN Pension Plans
- III Pension Funds Investments
 - 1. Investments as at December 31, 1969

APPENDICE «DDD»

DOCUMENTATION
RÉGIMES DE PENSIONS CN

Table des Matières

- I Historique des Régimes de pensions CN
 - 1. Avant 1935
 - 2. Régime de 1935
 - 3. Révision de 1952
 - 4. Régime de 1959
 - 5. Changements apportés au Régime de 1959
 - 6. Situation actuelle des employés
- II Récapitulation des principales dispositions du Régime CN de 1959 en vigueur
 - 1. Cotisations salariales
 - 2. Pension payable à 65 ans, âge de la retraite normale
 - 3. Pension d'invalidité
 - 4. Pension de retraite anticipée
 - 5. Rente aux ayants droit au décès d'un retraité
 - 6. Rente aux ayants droit au décès d'un employé en service
- III Régimes gouvernementaux
 - 1. Pension de la sécurité de la vieillesse du gouvernement fédéral
 - 2. Régimes de pensions du Canada et du Québec
- IV Ligne de conduite du CN en matière de pension
 - 1. Parallélisme entre le Régime CN de 1959 et ceux d'entreprises comparables
 - 2. Relevé comparatif des cotisations salariales et des contributions du CN à la caisse de retraite
- V Pensions versées à compter de janvier 1970 aux employés du CN qui prennent leur retraite à 65 ans au titre du Régime de 1959 et des Régimes gouvernementaux
- VI Administration des Régimes de pensions CN
- VII Constitution des caisses fiduciaires de retraite CN
- VIII Placements des caisses fiduciaires de retraite
 - 1. Placements au 31 décembre 1969

2. Portfolio Yield Comparison

3. Distribution of Assets of Canadian Trusteed Pension Funds

Appendix I—Actuarial Report of William M. Mercer Ltd. on valuations as at December 31, 1968, of CN Plans.

CN Rules of 1959 Pension Plan and 1935 Pension Plan.

I History of CN Pension Plans

1. Pre-1935

Prior to 1935 the CNR had an entirely non-contributory Pension Plan which provided—subject to certain age and service qualifications—for pensions of 1 per cent per year of service of an employee's highest average salary for any ten consecutive years with a minimum of \$25 per month.

2. 1935 Plan

On January 1st, 1935, a revised Pension Plan was introduced under which:

(a) The right to non-contributory pensions which employees then in service had accrued was preserved, i.e., on normal retirement they became entitled at the sole expense of the Company to the greater of:

(1) a service pension equal to 1 per cent of their highest ten years' average salary to December 31st, 1934, multiplied by their years of service to that date, or

(2) a minimum basic pension of \$25 per month.

(b) Employees entering service on or after January 1st, 1935, at not over age forty-five and remaining to normal retirement age, would become entitled to a basic pension of \$25 per month payable at the sole expense of the Company.

(c) In addition, all employees with ten years' service were provided with the opportunity of supplementing their service or basic pensions by contributing up to 10 per cent of salary, contributions up to 5 per cent of salary being matched by the Company. On retirement the total, plus interest, became payable in the form of an annuity calculated in accordance with approved actuarial tables on a single life basis—with or without a guarantee for a specified period of years—or on a joint and survivor basis, at the election of the

2. Tableau comparatif de rendement du portefeuille

3. Répartition de l'actif des caisses de retraite en fiducie au Canada

Annexe I—Rapport actuariel préparé par William M. Mercer Ltd. sur l'évaluation des Régimes CN au 31 décembre 1968.

Dispositions des Régimes de pensions CN de 1959 et 1935.

I Historique des régimes de pensions CN

1. Avant 1935

Avant 1935, le CN offrait un régime de pensions à la charge exclusive de la Compagnie qui assurait aux employés, à condition qu'ils aient l'âge et les états de service requises, une pension calculée sur le salaire moyen de leurs dix années consécutives les mieux rémunérées, à raison de 1 p. 100 par année de service, avec un minimum de \$25 par mois.

2. Régime de 1935

Le 1^{er} janvier 1935, un nouveau régime de pension entra en vigueur, en vertu duquel:

a) les droits acquis à une pension à la charge exclusive de la Compagnie étaient maintenus pour les employés déjà en service ce qui revient à dire qu'au moment de leur départ à la retraite normale, ces employés recevaient suivant leur choix:

(1) une pension d'ancienneté correspondant à 1 p. 100 du salaire moyen des dix années les mieux rémunérées jusqu'au 31 décembre 1934, multiplié par le nombre d'années de service; ou

(2) une pension fixe de \$25 par mois.

b) les employés âgés de quarante-cinq ans ou plus, engagés à partir du 1^{er} janvier 1935 et restant au service du CN jusqu'à l'âge normal de la retraite avaient droit à une pension fixe de \$25 par mois, à la charge exclusive de la Compagnie.

c) en outre, tous les employés comptant dix ans de service avaient la possibilité d'augmenter leur pension d'ancienneté ou leur pension fixe en versant une contribution pour atteindre jusqu'à 10 p. 100 de leur salaire; la Compagnie versait dans ce cas une contribution égale à celle de l'employé mais jusqu'à concurrence de 5 p. 100 du salaire. Le montant total des contributions et l'intérêt étaient payables, au moment du départ à la retraite sous forme d'une rente viagère dont le montant était calculé sur une base actuarielle.

employee. (After January 1st, 1947, employees were also entitled to contribute during their first ten years' service but without matching by the Company.)

3. 1952 Revision

Effective January 1st, 1952, the Pension Plan was again modified by adding to the foregoing arrangements—which became Part I—an alternative arrangement—known as Part II—the main features of which were:—

(a) An employee assuming an obligation to contribute 5 per cent of his salary to the Pension Fund might obtain—subject to certain age and service requirements—a pension at retirement based on a percentage of his average salary for the last five or ten years of service, whichever was greater.

The percentage was the aggregate of 1 per cent for each year of service up to twenty, 1½ per cent for each of the next ten years' service, and 1½ per cent for each additional year of service.

(b) Subject to certain age and service qualifications, provision was made for the payment of pensions on early retirement, both voluntary and on account of disability, and for survivor benefits on death of an employee either before or after retirement.

(c) All employees in service on January 1st, 1952, were given the opportunity of transferring to Part II even if they had not theretofore contributed under Part I, and all employees entering service after January 1st, 1952, could elect to transfer to Part II at any time within ten years from date of entry. The contribution liability for obtaining a full pension under Part II was 5 per cent of salary since the later of January 1st, 1935, or date of entry into service, but if the full liability was not met, a Part II pension was still payable although reduced proportionately with the deficiency.

(d) In addition, employees who had retired prior to January 1st, 1952, and were in receipt of pensions, to which they had contributed under the 1935 rules, were given the opportunity of having their pension recalculated on a Part II basis.

rente viagère sur une seule tête avec ou sans garantie pour un nombre d'années déterminé ou rente viagère réversible sur deux têtes, au choix de l'employé. (Depuis le 1^{er} janvier 1947, les employés peuvent aussi verser des contributions pendant les dix premières années de service, mais sans qu'il y ait contribution de la part de la Compagnie.)

3. Révision de 1952

Le 1^{er} janvier 1952, le régime fut révisé à nouveau. Aux dispositions précitées qui constituèrent la Partie I du régime furent ajoutées d'autres dispositions qui devinrent la Partie II dont nous donnons ici les grandes lignes:

a) Tout employé ayant versé à la caisse de retraite une contribution égale à 5 p. 100 de son salaire pouvait recevoir, à condition d'avoir l'âge et les états de service requis, une pension de retraite calculée selon un pourcentage du salaire moyen le plus élevée des cinq ou des dix dernières années de service, au choix.

Ce pourcentage était de 1 p. 100 pour chacune des vingt premières années de service, 1½ p. 100 pour chacune des dix années subséquentes et 1½ p. 100 pour chaque année ultérieure.

b) Sous réserve de certaines conditions concernant l'âge et les états de service, des dispositions furent prises pour assurer le paiement d'une pension aux employés ayant décidé de prendre une retraite anticipée, ou mis à la retraite pour invalidité, et le versement de prestations aux ayants droit au décès de l'employé, que le décès se produise avant ou après son départ à la retraite.

c) Tous les employés en service au 1^{er} janvier 1952 eurent la possibilité d'opter pour la «Partie II» du régime même s'ils n'avaient pas contribué à la caisse de retraite au titre de la «Partie I» et tous les employés engagés après le 1^{er} janvier 1952 eurent le droit d'opter pour la «Partie II» dans les dix années suivant la date de leur engagement. Pour recevoir le plein montant de la pension prévue à la «Partie II», ils devaient verser 5 p. 100 du salaire touché à compter du 1^{er} janvier 1935 ou depuis leur engagement si celui-ci était ultérieur à cette date. Si l'employé n'avait pu remplir entièrement cette obligation, il recevait quand même une pension réduite proportionnellement à l'arriéré.

d) De plus, les employés ayant pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952 et recevant une pension en vue de laquelle ils avaient contribué au titre du Régime de 1935 eurent la possibilité de faire calculer le montant de leur pension selon les modalités de la «Partie II» du régime.

4. 1959 Plan

Less than half of the employees took advantage of the opportunity made available in 1952, to obtain improved pension benefits on retirement by electing to contribute to the Pension Plan; most of the remainder (other than those who elected to continue contributing under the 1935 Plan) therefore continued to qualify only for the relatively small non-contributory service or basic pension when they reached retirement age. In the light of experience with the Pension Plan following the 1952 revision, a thorough review of the situation led to a revision of Part II of the Pension Plan (now known as the 1959 Plan), which became effective on January 1st, 1959. The principal changes from the former Part II rules incorporated in the revision were as follows:

(a) Membership

(1) Contribution (5 per cent of salary) to the 1959 Plan was made compulsory for employees entering service on or after January 1st, 1959.

(2) All employees in service on December 31st, 1958, who were not then contributing under Part II were given the opportunity to elect, prior to December 31st, 1959, to transfer to the 1959 Plan.

(b) Salary Basis for Pension Calculation

Previously pensions were calculated on the average monthly compensation for the last sixty or one hundred and twenty months of allowable service, whichever was greater. Under the 1959 Plan this was changed to average monthly compensation for the last sixty months of allowable service, or for any five consecutive calendar years, whichever is larger. The change provided somewhat better protection for an employee against a reduction of his earnings towards the end of his service.

(c) Allowable Service

The method of determining allowable service was altered. Employees in service on or after January 1st, 1959, to whom the 1959 Plan applies have all service calculated on the basis of a full month for any month in which an employee performed any work. (Formerly, service prior to July 1st, 1942, was, with certain exceptions, calculated on the basis of days actually worked.) This change reduced the impact of layoffs prior to July 1st, 1942, on the pensions of a considerable number of employees.

4. Régime de 1959

Moins de la moitié des employés profitèrent de l'offre qui leur fut faite en 1952 de recevoir une pension plus élevée en contribuant à la caisse de retraite; la plupart des autres employés (à l'exception de ceux qui continuèrent de verser des contributions au titre du Régime de 1935) durent se contenter d'une pension d'ancienneté modique ou de la pension fixe à la charge exclusive de la Compagnie. À la lumière de l'expérience acquise avec la révision de 1952, on entreprit une étude approfondie de la situation qui entraîna la refonte de la «Partie II» du régime (connue maintenant sous le nom de Régime de 1959) en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1959. Les principales modifications apportées au régime «Partie II» furent les suivantes:

a) Adhésion

(1) La cotisation à la caisse de retraite (5 p. 100 du salaire) devint obligatoire le 1^{er} janvier 1959.

(2) Tous les employés en service au 31 décembre 1958 ne versant aucune contribution au titre du Régime de 1935 «Partie II» eurent la possibilité, jusqu'au 31 décembre 1959, d'opter pour le Régime de 1959.

b) Base de calcul pour la pension

Auparavant les pensions étaient calculées sur la moyenne du salaire mensuel des soixante derniers mois ou sur la moyenne de 120 mois de service reconnu si cette dernière était plus élevée. Dans le Régime de 1959, le calcul se fait sur la moyenne la plus élevée des soixante derniers mois de service reconnu ou des cinq années civiles consécutives, les mieux rémunérées. On assure ainsi une meilleure retraite à l'employé dont le salaire aurait été réduit vers la fin de sa carrière.

c) Service reconnu

La méthode utilisée pour déterminer le service reconnu a été modifiée. Pour les employés en service au 1^{er} janvier 1959, et faisant partie des adhérents du Régime de 1959 les années sont calculées à raison d'un mois complet de service pour chaque mois au cours duquel l'employé a touché une rémunération. (Sauf exception, pour le service antérieur au 1^{er} juillet 1942, on calculait autrefois le service en fonction du nombre de jours de travail effectif.) La modification apportée a pour but de réduire la répercussion des mises à pied antérieures au 1^{er} juillet 1942 sur les pensions de nombreux employés.

(d) Late Entry into Service

Formerly members of Part II who entered the service after attaining age forty-five became entitled to only one-half the normal benefits provided under the rules. This provision was omitted from the 1959 Plan, and employees retiring under that Plan after December 31st 1958, therefore receive the normal pension based on their years of service and salaries.

5. Subsequent Changes in 1959 Plan

(a) Deferred Pensions

In January 1961, the 1959 Plan rules were amended to provide that:

(1) A member having at least fifteen years' allowable service and service plus age totalling sixty or more, whose service is terminated by resignation or dismissal, and who is not entitled to payment of an immediate pension under the rules, may elect to be granted a deferred pension as an alternative to obtaining a refund of his own pension contributions.

(2) A deferred pension (based on allowable service to date of termination of service) becomes payable at age 65 or sooner (in a reduced amount) if the early retirement pension qualifications of the rules are attained. This provision enables employees with the necessary age and service qualifications, who might wish to seek other employment, to do so without losing their accrued CNR pension rights.

b) Pension Rate

(1) Effective April 1st, 1962, the 1959 Plan rules were amended to provide that pensions of employees retiring thereafter would be calculated at the rate of $1\frac{1}{4}$ per cent for each of the first 30 years (in place of 1 per cent for the first 20 years and $1\frac{1}{4}$ per cent for the next 10) and $1\frac{1}{2}$ per cent for each additional year of allowable service. At the same time the employee contribution rate was increased from 5 per cent to $5\frac{1}{2}$ per cent on earnings after March 31st, 1962.

(2) Effective June 1st, 1965, the 1959 Plan rules were amended to provide that pensions to employees retiring thereafter would be calculated at the rate of $1\frac{1}{2}$ per cent for each year of allowable service. At the same time the employee contribution rate was increased from $5\frac{1}{2}$ per cent to $6\frac{1}{2}$ per cent.

d) Engagements après quarante-cinq ans

Autrefois, les employés engagés après avoir atteint quarante-cinq ans et adhérant à la «Partie II» du régime n'avaient droit qu'à la moitié des avantages prévus. Cette modalité n'ayant pas été reportée dans le Régime de 1959, les employés qui ont pris leur retraite après le 31 décembre 1958 reçoivent une pension normale calculée selon leurs années de service et leur salaire.

5. Changements apportés au Régime de 1959

a) Pensions différées

Au mois de janvier 1961, le Régime de 1959 fut modifié comme suit:

(1) Tout participant comptant au moins quinze ans de service reconnu, dont l'âge et les années de service donnent un total de soixante ou plus et quittant la Compagnie à la suite d'une démission ou d'un licenciement sans avoir droit immédiatement à une pension, peut choisir de recevoir une pension différée plutôt que de se faire rembourser ses propres cotisations.

(2) Une pension différée (calculée selon les années de service reconnu à la date du départ) est payable à 65 ans ou plus tôt (mais le montant en est réduit) si l'employé remplit les conditions requises pour la retraite anticipée. Cette modalité permet aux employés qui voudraient changer d'employeur, de le faire sans perdre leurs droits acquis au CN en matière de pension pourvu qu'ils aient l'âge et les états de service requis.

b) Taux de pension

(1) A compter du 1^{er} avril 1962, le Régime de 1959 fut modifié de manière à ce que les pensions des employés partant à la retraite après cette date soient calculées à raison de $1\frac{1}{4}$ p. 100 pour chacun des 30 premières années de service (au lieu de 1 p. 100 pour chacune des 20 premières années et $1\frac{1}{4}$ p. 100 pour les 10 années subséquentes) et $1\frac{1}{2}$ p. 100 pour chacune des années ultérieures. A la même date le taux des cotisations des employés passa de 5 p. 100 à $5\frac{1}{2}$ p. 100 du salaire touché après le 31 mars 1962.

(2) A compter du 1^{er} juin 1965, de nouvelles modifications entrèrent en vigueur assurant à tous les employés qui prenaient leur retraite après cette date une pension calculée à raison de $1\frac{1}{2}$ p. 100 pour chaque année de service reconnu. A la même date le taux des cotisations salariales passa de $5\frac{1}{2}$ p. 100 à $6\frac{1}{2}$ p. 100.

(c) Co-ordination with Canada
(and Quebec) Pension Plan

Effective January 1st, 1966, the 1959 Plan was coordinated with the Canada (and Quebec) Pension Plan and pensions to employees retiring thereafter are calculated as follows:

(1) For all service up to
January 1st, 1966

1½% for each year of allowable service of average earnings over the last sixty months before retirement or the best five consecutive calendar years, whichever is larger.

(2) For service from and after
January 1st, 1966

1% for each year of allowable service on the amount of yearly maximum pensionable earnings under the Canada (or Quebec) Pension Plan—\$5,300 as of January 1, 1970—and 1½% for each year of allowable service on earnings over that figure.

At the same time, the employee contribution rate was changed to 5% of earnings up to the amount of yearly maximum pensionable earnings under the Canada (or Quebec) Pension Plan and 6½% on earnings over that figure. A "minimum guarantee" provides that if at any time the total pension from the CN and the Canada (or Quebec) Pension Plan should be less than a pension calculated at the rate of 1½% per year of allowable service on average earnings for the last sixty months or best five consecutive calendar years, whichever is larger, the CN pension will be increased to make up the difference.

6. Pension status of
Present Employees

During 1959 every employee who, as of December 31, 1958, was not contributing under Part II of the 1952 CN Plan, had individually brought to his attention, wherever possible, the advantages of transferring to the 1959 CN Plan. About 32,000 employees did so. A considerable number elected to remain as non-contributing members of the 1935 Plan or to continue as contributors under the Plan.

As at December 31, 1969, the status of employees then in service was

Contributors	
1959 Plan.....	65,132
1935 Plan.....	5,666
	<hr/>
	70,798
Non-contributors	
1935 Plan.....	13,082
	<hr/>
	83,880
	<hr/>

c) Coordination avec les Régimes du Canada
et du Québec

Depuis le 1^{er} janvier 1966, le Régime de 1959 est adapté aux Régimes du Canada et du Québec et les pensions payables aux employés prenant leur retraite après cette date sont calculées comme suit:

(1) Service antérieur au 1^{er} janvier 1966 pour chaque année de service reconnu, 1½ p. 100 du salaire moyen des soixante derniers mois ou des cinq années civiles consécutives les mieux rémunérées.

(2) Service ultérieur au 1^{er} janvier 1966 pour chaque année de service reconnu, 1½ p. 100 du revenu cotisable maximum selon le Régime du Canada (ou du Québec), soit \$5,300 au 1^{er} janvier 1970, et 1½ p. 100 sur l'excédent.

A la même date, le taux de la cotisation salariale est ramené à 5 p. 100 du plafond annuel cotisable en vertu du Régime du Canada (ou du Québec) et reste de 6½ p. 100 sur l'excédent. Une pension minimum est garantie, ce qui revient à dire que si jamais le total de la pension CN et de la pension gouvernementale était inférieur à une pension calculée, pour chaque année de service reconnu, au taux de 1½ p. 100 du salaire moyen des soixante derniers mois ou des cinq années civiles consécutives les mieux rémunérées, le CN comblerait la différence.

6. Situation actuelle des employés

En 1959, tous les employés qui, au 31 décembre 1958, ne versaient aucune contribution à la caisse de retraite du CN, au titre de la version 1952, «Partie II», furent personnellement mis au courant, dans toute la mesure du possible, des avantages qu'offrirait leur adhésion au Régime de 1959. Environ 32,000 employés profitèrent de cette offre, mais un grand nombre décidèrent de continuer à participer au Régime de 1935 à titre de cotisant ou de non-cotisant.

Au 31 décembre 1969, la situation pouvait se rendre par le tableau ci-dessous:

Cotisants	
Régime de 1959.....	65,132
Régime de 1935.....	5,666
	<hr/>
	70,798
Non-cotisants	
Régime de 1935.....	13,082
	<hr/>
	83,880
	<hr/>

II Summary of Main provisions of Present CN 1959 Plan

1. Employee contributions

5% of earnings up to yearly maximum pensionable earnings under Canada (or Quebec) Pension Plan—\$5,300 in 1970—and 3½% on earnings above this maximum.

2. Normal retirement pensions at age 65

(a) For all service up to
January 1st, 1966

1½% for each year of allowable service of average earnings over the last sixty months before retirement or the best five consecutive calendar years, whichever is larger.

(b) For service from and after
January 1st, 1966

1% for each year of allowable service on the amount of yearly maximum pensionable earnings under the Canada (or Quebec) Pension Plan—\$5,300 in 1970—and 1½% for each year of allowable service on earnings over that figure.

Disability pensions

Payable where employee has 15 or more years of allowable service and his age and service add up to 60 or more and is certified as unfit to follow his usual employment with the Company.

Pension is calculated as for normal retirement but using allowable service to date of disability retirement. (If employee does not qualify for a disability pension under the Canada (or Quebec) Pension Plan, CN Plan pays a minimum pension of 1.5% for all years of allowable service until he qualifies for a disability or age retirement pension under the Canada (or Quebec) Pension Plan.)

Early retirement pensions

An employee who has attained age 55 and whose age and years of service add up to 85 or more may elect to take early retirement.

Pension is calculated as for normal retirement using allowable service to date of early retirement and then reduced (due to the longer period for which the pension is likely to be paid) by multiplying the amount by the years of allowable service and dividing the result by the years of allowable service plus

II Récapitulation des principales dispositions du régime CN de 1959 en vigueur

1. Cotisations salariales

5 p. 100 de la tranche de salaire annuel n'excédant pas le plafond cotisable prévu par le Régime de pensions du Canada (ou du Québec)—\$5,300 en 1970—et 6½ p. 100 de l'excédent.

2. Pension payable à 65 ans, âge de la retraite normale

(a) Service antérieur au 1^{er} janvier 1966 pour chaque année de service reconnu, 1½ p. 100 du salaire moyen des soixante derniers mois ou des cinq années civiles consécutives les mieux rémunérées.

(b) Service ultérieur au 1^{er} janvier 1966 Pour chaque année de service reconnu, 1 p. 100 du plafond cotisable prévu par le Régime de pensions du Canada (ou du Québec)—\$5,300 en 1970—et 1½ p. 100 de l'excédent.

3. Pension d'invalidité

Elle est payable à tout employé comptant au moins 15 ans de service reconnu, dont l'âge et les années de service donnent un total d'au moins 60, et qui a été déclaré inapte à remplir ses fonctions ordinaires.

Le calcul de la pension d'invalidité se fait de la même façon que celui de la pension de retraite normale, mais il n'est basé que sur les années de service reconnu au moment du départ. (Si le participant n'a droit à aucune prestation au titre du Régime de pensions du Canada (ou du Québec), le CN lui versera une pension minimum de 1.5 p. 100 pour chaque année de service reconnu jusqu'à ce qu'il puisse prétendre à une pension d'invalidité ou de retraite au titre de ce Régime.)

4. Pension de retraite anticipée

Tout employé ayant 55 ans et dont l'âge et les années de service donnent un total d'au moins 85 peut prétendre à une pension de retraite anticipée.

Le calcul de cette pension se fait comme celui de la pension de retraite normale, c'est-à-dire qu'il est basé sur les années de service reconnu au moment du départ; la pension ainsi déterminée est ensuite réduite (parce qu'elle sera probablement versée plus longtemps) en multipliant le montant par le

the number of years by which the employee's age falls short of 65.

5. Survivor benefits on death after retirement

If married at least 3 years before retirement, benefits equal to one-half of the pension are paid to the widow during her lifetime or, if no eligible widow, to the pensioner's estate for any remainder of a 10-year period from date of retirement.

6. Survivor benefits on death in service

Payable where employee has 15 or more years of allowable service and his age and service add up to 60 or more.

Benefits of one-half of the pension earned to date of death are payable to the widow during her lifetime if marriage predated employee's death by at least 3 years. If there is no eligible widow, such benefits may be paid to other dependents for a period of 10 years at discretion of Pension Board; otherwise employee's contributions plus interest are refunded to employee's estate.

The complete rules of both the 1959 and 1935 CN Pension Plans and explanatory notes thereon are contained in the printed booklet entitled CN Pension Plans.

III Government Pension Plans

1. Federal Old Age Security Pensions

Pensions are available to all persons at age 65, the amount of which is \$79.58 per month effective January 1, 1970.

In addition, an Old Age Security pensioner whose total income, including Old Age Security Pension, is less than \$143.58 per month may obtain a Guaranteed Income Supplement of up to \$31.83 per month, making a guaranteed minimum income in 1970 of \$111.41 a month.

For each two dollars of income an Old Age Security pensioner receives in excess of \$79.58 per month, the Guaranteed Income Supplement is reduced by one dollar.

Both the Old Age Security Pension and Supplement are subject to annual escalation.

nombre d'années de service reconnu et en divisant le produit obtenu par le total des années de service reconnu et du nombre d'années manquant à l'employé pour atteindre 65 ans.

5. Rente aux ayants droit au décès d'un retraité

Au décès d'un retraité qui s'est marié au moins trois ans avant le départ à la retraite le conjoint survivant recevra une rente viagère égale à la moitié de la pension. En l'absence de conjoint pouvant prétendre à une rente, les versements seront faits à la succession jusqu'à l'expiration d'une période de dix ans à compter du départ à la retraite.

6. Rente aux ayants droit au décès d'un employé en service

Elle est payable si l'employé compte au moins 15 ans de service reconnu, et si son âge et ses années de service donnent un total d'au moins 60.

La rente viagère versée au conjoint survivant est égale à la moitié de la pension laquelle aurait pu prétendre le participant au moment de son décès, à condition que le mariage précède le décès d'au moins trois ans. En l'absence de conjoint pouvant prétendre à une rente, la Commission des pensions pourra autoriser le versement de prestations aux ayants droit pendant une période de dix ans. Sinon le montant des cotisations, intérêt compris, sera remboursé à la succession.

On trouvera dans la brochure «CN Régime des pensions» toutes les dispositions des Régimes de 1959 et de 1935 ainsi que les explications y afférentes.

III Régimes Gouvernementaux

1. Pension de la sécurité de la vieillesse du gouvernement fédéral

A compter du 1^{er} janvier 1970, toute personne âgée de 65 ans peut prétendre à une pension de vieillesse de \$79.58 par mois.

Si le revenu total du bénéficiaire, pension de vieillesse comprise, est inférieur à \$143.58 par mois, celui-ci recevra une allocation complémentaire garantie pouvant s'élever jusqu'à \$31.83 par mois, soit une pension mensuelle minimum garantie de \$111.41 en 1970.

Pour chaque tranche de deux dollars de revenu que le bénéficiaire d'une pension de vieillesse pourrait avoir en plus de ses mensualités de \$79.58, l'allocation complémentaire garantie sera réduite de un dollar.

La pension de la sécurité de la vieillesse et l'allocation complémentaire garantie sont sujettes à une indexation annuelle.

2. Canada (and Quebec) Pensions Plans

Under these Plans, which came into force on January 1, 1966, employees and employers each contribute 1.8 per cent of annual contributory earnings which, in 1970, are earnings in excess of \$600 and up to \$5,300.

Pensions are payable on retirement at age 65 in January 1970 of a maximum of \$44.17 per month in the case of an employee who has earned not less than the maximum pensionable earnings since the Plans came into force.

For employees retiring in subsequent years, the pension will increase as shown below until the maximum is reached in 1976:

2. Régimes de pensions du Canada et du Québec

Ces Régimes, qui sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1966, prévoient le versement, par les employés et les employeurs, de cotisations correspondant à 1.8 p. 100 du salaire annuel cotisable qui, en 1970, est compris entre \$600 et \$5,300.

A compter de janvier 1970, tout retraité qui aura atteint 65 ans aura droit à une pension maximum de \$44.17 par mois à condition que son salaire n'ait pas été inférieur au plafond coisable depuis l'entrée en vigueur desdits Régimes.

Le montant de la pension prévue pour les retraités des années subséquentes ira en augmentant comme l'indique le tableau ci-dessous jusqu'à ce que le maximum ait été atteint en 1976:

Payable to employee retiring at age 65 in January	Maximum Pension (subject to escalation)
1971.....	\$ 55.21
1972.....	66.25
1973.....	77.29
1974.....	88.34
1975.....	99.38
1976.....	110.42

Départ à la retraite à l'âge de 65 ans, en janvier	Montant maximum de la pension (sujette à indexation)
1971.....	\$ 55.21
1972.....	66.25
1973.....	77.29
1974.....	88.34
1975.....	99.38
1976.....	110.42

The Plans also provide for widows' and orphans' benefits for eligible survivors of contributors dying after January 1, 1968, and, effective May 1970 disability benefits are available to eligible contributors. All benefits are subject to escalation.

IV CN Pension Policy

It is stated CN policy to provide employees through the medium of the CN 1959 Pension Plan with contributory retirement pensions and associated benefits which are related to the length of service and earnings of employees, are co-ordinated with applicable Government pension plans and are reasonably in line with those made available under the pension plans of other comparable employers; and for the Company to bear not less than one-half of the overall cost thereof. The Company also pays the full cost of managing the operation of the Plan.

Les dispositions des Régimes gouvernementaux prévoient également le paiement de prestations aux ayants droit (veuves et orphelins) des participants qui décèdent après le 1^{er} janvier 1968, ainsi que le versement, à compter de mai 1970, d'une rente d'invalidité aux participants qui pourront y prétendre. Toutes les prestations susmentionnées sont sujettes à indexation.

IV Ligne de conduite du Canadien Nationale en matière de pension

Le CN a pour ligne de conduite d'accorder aux employés, grâce au Régime de 1959, une pension de retraite acquise par cotisations et des avantages connexes, qui sont déterminés en fonction de leurs années de service et de leur salaire, coordonnés au Régime gouvernemental en vigueur, et relativement semblables à ceux des régimes de retraite de sociétés comparables à la nôtre. La Compagnie prend également à sa charge au moins la moitié des sommes nécessaires au paiement des prestations susmentionnées, et tous les frais se rapportant à l'application du Régime.

1. Comparison of CN 1959 Plan with Plans of Other Comparable Employers

The material that follows is taken from "A Study of Canadian Pension Plans" published by National Trust Company Limited, in the spring of 1969. The study covers 136 pension plans maintained by 113 employers across Canada, including CN, and is the most comprehensive survey available. Except for one municipality, the plans covered by the study are all those of industrial, commercial or financial corporations. No government plans are included.

(a) Type of Pension Formula

Of the 136 plans covered by the study:

57 are Career Average Earnings plans, i.e. pensions are based on an employee's average earnings over the whole period of his services;

51 (including CN 1959 Plan) are Final Average Earnings plans, i.e., pensions are based on an employee's average earnings just prior to retirement (last 5 years in case of CN) and normally provide considerably higher pensions for comparable years of service than a Career Average Earnings plan;

28 are flat benefit, money purchase or profit sharing plans which are not based on average earnings and years of service and therefore cannot readily be compared with the CN 1959 Plan.

(b) Pension Rate

Of the 51 Final Average Earnings plans:

17 provide pensions calculated at 2 per cent per year of service;

4 provide pensions calculated at from 1.6 per cent to 1.75 per cent per year of service;

11 (including CN 1959 Plan) provide pensions calculated at 1.5 per cent per year of service;

19 provide pensions calculated at less than 1.5 per cent per year of service.

In order to properly compare the CN 1959 Plan with those providing a higher pension rate, it is necessary to have regard to the benefits payable to survivors. Of the 21 plans providing pensions at a rate higher than 1.5

1. Parallélisme entre le Régime CN de 1959 et ceux d'entreprises comparables

Les renseignements qui suivent sont extraits d'un ouvrage intitulé «A Study of Canadian Pension Plans» publié par la «National Trust Company Limited» au printemps 1969. Cette étude, l'une des plus complètes qui aient été faites, porte sur 136 régimes à la charge de 113 employeurs canadiens, y compris le CN. A l'exception d'un régime de retraite municipal, tous les autres sont à la charge de sociétés industrielles, commerciales ou financières. Aucun régime gouvernemental n'est compris dans cette étude.

(a) Types de pension

Des 136 régimes considérés:

57 prévoient le paiement d'une pension calculée en fonction du salaire moyen de toutes les années de service de l'employé;

51 (y compris le Régime CN) prévoient le paiement d'une pension calculée en fonction du salaire moyen des dernières années de service (les 5 dernières années dans le cas du Régime CN). Ces prestations sont en général beaucoup plus élevées, pour un même nombre d'années de service, que celles qui sont calculées en fonction du salaire moyen de toutes les années de service;

28 prévoient le paiement d'une pension fixe, d'une rente acquise par cotisations ou par participation aux bénéfices. Ces régimes ne tenant pas compte du salaire moyen ni des années de service, ils ne peuvent, en conséquence, être comparés au Régime CN de 1959.

b) Taux de pension

Des 51 régimes de retraite dans lesquels il est tenu compte du salaire moyen des dernières années de service: 17 prévoient le paiement d'une pension calculée à raison de 2 p. 100 par année de service;

4 prévoient le paiement d'une pension calculée à raison de 1.6 p. 100 à 1.75 p. 100 par année de service;

11 (y compris le Régime CN de 1959) prévoient le paiement d'une pension calculée à raison de 1.5 p. 100 par année de service;

19 prévoient le paiement d'une pension calculée à raison de moins de 1.5 p. 100 par année de service.

Pour établir une juste comparaison entre le Régime CN et ceux dont le taux de pension est plus élevé, il convient de tenir compte des avantages accordés aux ayants droits. Ainsi, les avantages aux ayants droit prévus par les

per cent per year of service, survivor benefits are payable as follows:

(1) On death of a pensioner after retirement
5 plans make no provision for widows except that 4 of them guarantee the return of the pensioner's pension contributions;

11 plans make no provision for widows except that payment of the retired employee's pension is guaranteed for 3 years in 2 cases, 5 years in 8 cases and 10 years in one case, even though the pensioner may die during those periods;

5 plans provide for payment to the widow during her lifetime of benefits of one-half of her husband's pension. (This is also the case with the CN 1959 Plan and, even if there is no widow or she should die within 10 years of her husband's retirement, survivor benefits are payable to his estate for any remainder of the 10-year period.

(2) On death in service of an employee
9 plans provide no survivor benefits other than a refund of the employee's pension contributions;

1 plan provides for benefits to a widow for 5 years only;

11 plans provide for a survivor benefit to the widow of one-half of the pension the employee had accrued to date of death. (This is also the case with the CN 1959 Plan and, even if there is no widow, the Pension Board may authorize the payment of survivor benefits to other dependents or to the employee's estate for a period of 10 years from his death.)

c) Normal Retirement Age
Normal Retirement Age for males under the 36 plans is as follows:

Age	No. of Plans
68.....	1
67.....	1
65 (including CN).....	125
63.....	3
62.....	1
Age and service combination.....	5
	136

21 régimes dont le taux de pension est supérieur à 1.5 p. 100 par année de service sont payables comme suit:

(1) Au décès d'un retraité
5 régimes ne prévoient le paiement d'aucune prestation au conjoint survivant, mais 4 d'entre eux garantissent cependant le remboursement des cotisations de pension;

11 régimes ne prévoient le paiement d'aucune pension de réversion au conjoint survivant, mais garantissent le versement de la pension pendant une période de 3 ans dans deux cas, de 5 ans dans huit cas et de 10 ans dans un cas, même si le retraité décède au cours de l'une de ces périodes;

5 régimes prévoient le paiement, au conjoint survivant, d'une rente viagère égale à la moitié de la pension du retraité. (Cette modalité est également prévue par le Régime CN de 1959 même si le retraité ne laisse pas de conjoint, ou si celui-ci meurt au cours des dix ans qui suivent le départ à la retraite, dans quel cas les versements sont faits à la succession du retraité jusqu'à l'expiration de cette période.)

(2) Au décès d'un employé en service
9 régimes ne prévoient que le remboursement des cotisations de pension;

1 régime ne prévoit le paiement d'une pension de réversion au conjoint survivant que pendant une période de 5 ans;

11 régimes prévoient le paiement, au conjoint, d'une pension de réversion égale à la moitié de la pension à laquelle aurait pu prétendre l'employé au moment de son décès. (Cette modalité est également prévue par le Régime CN de 1959 même si l'employé meurt sans laisser de conjoint, auquel cas la Commission des pensions peut autoriser le versement de prestations aux personnes à charge ou à la succession pendant une période de dix ans à compter du décès.)

c) Age normal de la retraite
Aux termes des 136 régimes considérés, l'âge normal de la retraite pour les hommes est le suivant:

Âge	Nombre de régimes
68.....	1
67.....	1
65 (y compris le CN).....	125
63.....	3
62.....	1
Âge et nombre d'années de service.....	5
	136

(d) Early Retirement

Under the CN Plan an employee may retire at age 55 or over if his age and allowable service total 85 or more. The pension is calculated as indicated in Section II paragraph 4 above.

Of the 136 plans surveyed, 130 provide for early retirement as follows:

Within 5 years of normal retirement.....	21
Within 10 years of normal retirement.....	44
Age and service:	
(i) Age 60 and 10, 15 or 20 years' service.....	3
(ii) Age 55 and 10, 15 or 20 years' service.....	18
(iii) Age 50 and 20 years' service.....	1
(iv) Other combinations of age and service (including CN).....	31
Others.....	12
	130

Of the 130 plans providing for early retirement pensions, 105 (including CN) reduce the pension to reflect the longer period for which an early retirement pension will normally be payable.

Of the 105 plans using a reduction formula, 61 use a formula providing larger reductions than the CN plan. In the other cases the formula is either not stated or, on the basis of the information given, cannot readily be compared with the CN Plan.

(e) Employee Contribution Rate

Of the 51 Final Average Earnings plans included in the survey, 40 are contributory plans, the employee contribution rate on earnings over and above maximum contributory earnings under the Canada (or Quebec) Pension Plan being as follows:

Less than 5%.....	10
5%.....	15
5.5%.....	2
5.75%.....	1
6%.....	9
6.5% (CN Plan).....	1
Variable.....	2
	40

(d) Retraite anticipée

Aux termes du Régime CN, peut prendre une retraite anticipée tout employé qui a au moins 55 ans et dont l'âge et les années de service donnent un total d'au moins 85. La pension est alors calculée conformément aux dispositions de l'article II, paragraphe 4 du présent document. Des 136 régimes étudiés, 130 prévoient le paiement d'une pension de retraite anticipée comme suit:

Départ au cours des 5 ans qui précèdent la retraite normale.....	21
Départ au cours des 10 ans qui précèdent la retraite normale.....	44
Âge et années de service:	
(i) 60 ans et 10, 15 ou 20 ans de service.....	3
(ii) 55 ans et 10, 15 ou 20 ans de service.....	18
(iii) 50 ans et 20 ans de service.....	1
(iv) Régimes (y compris celui du CN) comportant d'autres dispositions relatives à l'âge et aux années de service.....	31
Autres.....	12
	130

Des 130 régimes qui prévoient le paiement d'une pension de retraite anticipée, 105 (CN compris) imposent une réduction de la pension du fait qu'elle sera versée plus longtemps que dans le cas d'une retraite normale. De ces 105 régimes, 61 imposent une réduction supérieure à celle que prévoit le Régime du CN. Dans les autres cas, la réduction n'a pas été précisée ou les données fournies ne permettent pas d'établir une comparaison.

(e) Taux de cotisation salariale

L'étude traite de 51 régimes faisant état du salaire moyen des dernières années de service, dont 40 sont des régimes à cotisations. Les taux de cotisation sur la tranche excédant le plafond cotisable en vertu du Régime de pensions du Canada (ou du Québec), sont les suivants:

Moins de 5%.....	10
5%.....	15
5.5%.....	2
5.75%.....	1
6%.....	9
6.5% (Régime du CN).....	1
Variable.....	2
	40

2. Comparison of Employee and Company Contributions to CN Plan

Year	By Employee (including payments on arrears and excluding refunds of contributions)	By Company
1960.....	\$ 21,543,985	\$ 20,357,055
1961.....	21,746,670	22,609,799
1962.....	22,685,649	26,271,742
1963.....	23,050,749	28,146,069
1964.....	24,061,317	29,054,228
1965.....	25,404,887	31,936,465
1966.....	26,507,577	38,642,110
1967.....	27,413,975	41,991,976
1968.....	26,666,570	44,172,422
1969.....	27,663,135	31,624,413
	\$246,744,514	\$314,806,279

For 1960 to 1969 inclusive, refunds of contributions were made to employees leaving the service before becoming entitled to pension benefits in the aggregate amount of \$39,766,603.

Another method of comparing employee and Company contributions is illustrated by Table I hereunder, which lists all 1959 Plan normal retirement pensions approved in October 1969 and shows the amount of each pension, its capital value (based on an interest rate of $7\frac{1}{2}$ per annum), the employee's contributions (plus interest thereon at an average rate of $4\frac{1}{2}$ per annum) and the balance representing the Company's share of the cost.

2. Relevé comparatif des cotisations salariales et des contributions du CN à la caisse de retraite

Année	Cotisations salariales (y compris les arriérés, mais non les cotisations remboursées)	Contributions patronales
1960.....	\$ 21,543,985	\$ 20,357,055
1961.....	21,746,670	22,609,799
1962.....	22,685,649	26,271,742
1963.....	23,050,749	28,146,069
1964.....	24,061,317	29,054,228
1965.....	25,404,887	31,936,465
1966.....	26,507,577	38,642,110
1967.....	27,413,975	41,991,976
1968.....	26,666,570	44,172,422
1969.....	27,663,135	31,624,413
	\$246,744,514	\$314,806,279

De 1960 à 1969 inclusivement, les cotisations remboursées aux employés ayant quitté la Compagnie avant d'atteindre l'âge de la retraite se sont élevées à \$39,766,603.

Dans le Tableau I ci-après, la comparaison entre les cotisations salariales et les contributions patronales est différente. On y trouve une liste des pensions de retraite normale approuvées en octobre 1969 au titre du Régime de 1959, le montant de chaque pension, celui du capital constitué (à un intérêt de $7\frac{1}{2}$ p. 100 par an), les cotisations salariales (plus l'intérêt au taux moyen de $4\frac{1}{2}$ p. 100 par an), et le solde qui représente la contribution patronale.

TABLE I

1959 PENSION PLAN

NORMAL RETIREMENT PENSIONS APPROVED IN OCTOBER 1969

Occupation	Allowable Service	Co-ord. Monthly Pension	Capital Value	Employee's Contributions	Company Cost
		\$	\$	\$	\$
Carman.....	32 years	178.16	20,092.17	7,557.77	12,534.40
Accountant.....	49 "	487.58	54,987.32	12,909.75	42,077.57
Agent—Operator.....	49 "	445.38	50,228.17	14,295.65	35,932.52
Cook.....	8 "	38.50	4,341.88	1,945.26	2,396.62
Sectionman.....	27 "	149.08	16,812.65	6,770.88	10,041.77
Head Seamstress.....	22 "	120.26	13,562.44	4,555.19	9,007.25
Warehouseman.....	42 "	267.82	30,203.67	9,545.35	20,658.32
Utility Attendant.....	9 "	28.78	3,245.69	1,443.61	1,802.08
Issuer.....	39 "	225.32	25,410.69	8,553.66	16,857.03
Section Foreman.....	40 "	255.76	28,843.59	9,962.37	18,881.22
Section Foreman.....	46 "	394.84	44,528.48	12,397.29	32,131.19
Machinist.....	21 "	166.40	18,765.93	7,815.84	10,950.09
Asst. Foreman.....	27 "	182.82	20,617.71	7,705.96	12,911.75
Section Foreman.....	20 "	121.26	13,675.22	5,516.01	8,159.21
Sectionman.....	18 "	99.30	11,198.66	4,686.87	6,511.79
City Psgr. and Tckt. Agt.....	49 "	490.86	55,357.23	13,781.55	41,575.68
Sectionman.....	9 "	48.64	5,485.42	2,005.24	3,480.18
Crossing Watchman.....	16 "	77.94	8,789.76	3,711.05	5,078.71
Warehouseman.....	27 "	166.04	18,725.33	7,470.77	11,254.56
Secretary.....	19 "	134.36	15,152.58	6,647.74	8,504.84
Checker.....	48 "	344.96	38,903.21	11,048.36	27,854.85
Loco. Engineer.....	28 "	272.42	30,722.44	14,370.69	16,351.75
Eqpt. Inspector.....	40 "	417.48	47,081.72	15,855.72	31,226.00
Pass Clerk.....	49 "	383.10	43,204.49	10,869.71	32,334.78
Loco. Engineer.....	37 "	465.42	52,488.21	16,592.11	35,896.10
Extra Gang Labourer.....	3 "	15.16	1,709.68	815.21	894.47
Asst. Foreman.....	32 "	303.34	34,209.47	12,447.31	21,762.16
Clerk—Accountant.....	45 "	365.52	41,221.88	10,191.17	31,030.71
Sectionman.....	17 years	98.64	11,124.22	4,423.38	6,700.84
Warewasher.....	8 "	24.66	2,781.06	1,289.53	1,491.53
Supvr. of Track.....	48 "	611.64	68,978.31	17,693.11	51,285.20
Tel. Operator.....	37 "	293.04	33,047.88	11,295.83	21,752.05
Carman.....	24 "	181.52	20,471.10	8,201.84	12,269.26
Mason Helper.....	22 "	149.30	16,837.46	6,513.73	10,323.73
Carman.....	24 "	177.98	20,071.87	8,139.97	11,931.90
Pipefitter.....	21 "	145.96	16,460.78	6,708.98	9,751.80
Agent—Operator.....	35 "	249.88	28,180.47	10,803.30	17,377.17
Pipefitter.....	37 "	283.12	31,929.14	12,346.12	19,583.02
Engineering Technician.....	40 "	443.60	50,027.43	16,857.44	33,169.99
Inspector Stores.....	48 "	493.98	55,709.09	14,780.07	40,929.02
Sectionman.....	31 "	68.60	7,736.43	2,721.46	5,014.97
Signalman.....	35 "	198.50	22,386.04	7,850.24	14,535.80
Sectionman.....	44 "	286.38	32,296.79	9,979.68	22,317.11
Sectionman.....	39 "	213.56	24,084.44	8,459.08	15,625.36
Warehouseman.....	24 "	171.90	19,386.19	7,426.68	11,959.51
Warehouseman.....	24 "	159.48	17,985.52	6,912.54	11,072.98
Loco. Engineer.....	26 "	317.12	35,763.53	15,714.89	20,048.64
Laundry Helper.....	23 "	78.20	8,819.08	4,015.63	4,803.24
Sectionman.....	40 "	267.98	30,221.71	9,355.96	20,865.75
Pipefitter.....	23 "	105.76	11,927.19	4,905.48	7,021.71
Warehouseman.....	25 "	188.70	21,280.83	8,105.73	13,175.10
Loco. Engineer.....	27 "	228.88	25,812.17	12,338.51	13,473.66
Conductor.....	34 "	398.62	44,954.77	17,163.67	27,791.10
Supervisory Agent.....	34 "	326.64	36,837.15	11,843.75	24,993.40
Welding Inspector.....	39 "	310.38	35,003.41	11,692.25	23,311.16
Fireman.....	3 "	24.00	2,706.62	1,343.75	1,362.87
Warehouseman.....	41 years	254.34	28,683.45	9,949.31	18,734.14
Trainman—Conductor.....	25 "	298.38	33,650.10	11,282.12	22,367.98
Conductor—Brakeman.....	27 "	235.18	26,522.66	11,021.26	15,501.40
Coach Cleaner.....	21 "	68.88	7,768.01	3,782.48	3,985.53
Conductor.....	32 "	348.76	39,331.76	12,800.77	26,530.99

1,618,342.35

549,186.63

1,069,155.72

TABLEAU I
RÉGIME DE 1959

PENSIONS DE RETRAITE NORMALE APPROUVÉES EN OCTOBRE 1969

Fonction	Service reconnu	Pension mensuelle coordonnée	Capital constitué	Cotisations salariales	Contributions patronales
		\$	\$	\$	\$
Wagonnier.....	32 ans	178.16	20,092.17	7,557.77	12,534.40
Comptable.....	49 "	487.58	54,987.32	12,909.75	42,077.57
Chef de gare-Télégraphiste.....	49 "	445.38	50,228.17	14,295.65	35,932.52
Cuisinier.....	8 "	38.50	4,341.88	1,945.26	2,396.62
Cantonnier.....	27 "	149.08	16,812.65	6,770.88	10,041.77
Première couturière.....	22 "	120.26	13,562.44	4,555.19	9,007.25
Employé d'entrepôt.....	42 "	267.82	30,203.67	9,545.35	20,658.32
Homme à tout faire.....	9 "	28.78	3,245.69	1,443.61	1,802.08
Préposé aux sorties.....	39 "	225.32	25,410.69	8,553.66	16,857.03
Contremaître-cantonnier.....	40 "	255.76	28,843.59	9,962.37	18,881.22
Contremaître-cantonnier.....	46 "	394.84	44,528.48	12,397.29	32,131.19
Machiniste.....	21 "	166.40	18,765.93	7,815.84	10,950.09
Sous-contremaître.....	27 "	182.82	20,617.71	7,705.96	12,911.75
Contremaître-cantonnier.....	20 "	121.26	13,675.22	5,516.01	8,159.21
Cantonnier.....	18 "	99.30	11,198.66	4,686.87	6,511.79
Agent de bureau de ville (voyageurs et billets).....	49 "	490.86	55,357.23	13,781.55	41,575.68
Cantonnier.....	9 "	48.64	5,485.42	2,005.24	3,480.18
Garde-barrière.....	16 "	77.94	8,789.76	3,711.05	5,078.71
Employé d'entrepôt.....	27 "	166.04	18,725.33	7,470.77	11,254.56
Secrétaire.....	19 "	134.36	15,152.58	6,647.74	8,504.84
Pointeur.....	48 "	344.96	38,903.21	11,048.36	27,854.85
Mécanicien de locomotive.....	28 "	272.42	30,722.44	14,370.69	16,351.75
Inspecteur du matériel.....	40 "	417.48	47,081.72	15,855.72	31,226.00
Préposé aux laissez-passer.....	49 "	383.10	43,204.49	10,869.71	32,334.78
Mécanicien de locomotive.....	37 "	465.42	52,488.21	16,592.11	35,896.10
Surnuméraire (Voie).....	3 "	15.16	1,709.68	815.21	894.47
Sous-contremaître.....	32 "	303.34	34,209.47	12,447.31	21,762.16
Commis-comptable.....	45 "	365.52	41,221.88	10,191.17	31,030.71
Cantonnier.....	17 "	98.64	11,124.22	4,423.38	6,700.84
Plongeur.....	8 "	24.66	2,781.06	1,289.53	1,491.53
Superviseur de la voie.....	48 "	611.64	68,978.31	17,693.11	51,285.20
Téléphoniste.....	37 "	293.04	33,047.88	11,295.83	21,752.05
Wagonnier.....	24 "	181.52	20,471.10	8,201.84	12,269.26
Aide-maçon.....	22 "	149.30	16,837.46	6,513.73	10,323.73
Wagonnier.....	24 "	177.98	20,071.87	8,139.97	11,931.90
Tuyauteur.....	21 "	145.96	16,460.78	6,708.98	9,751.80
Chef de gare-Télégraphiste.....	35 ans	249.88	28,180.47	10,803.30	17,377.17
Tuyauteur.....	37 "	283.12	31,929.14	12,346.12	19,583.02
Technicien (Génie).....	40 "	443.60	50,027.43	16,857.44	33,169.99
Inspecteur—Magasins.....	48 "	493.98	55,709.09	14,780.07	40,929.02
Cantonnier.....	31 "	68.60	7,736.43	2,721.46	5,014.97
Signaleur.....	35 "	198.50	22,386.04	7,850.24	14,535.80
Cantonnier.....	44 "	286.38	32,296.79	9,979.68	22,317.11
Cantonnier.....	39 "	213.56	24,084.44	8,459.08	15,625.36
Employé d'entrepôt.....	24 "	171.90	19,386.19	7,426.68	11,959.51
Employé d'entrepôt.....	24 "	159.48	17,985.52	6,912.54	11,072.98
Mécanicien de locomotive.....	26 "	317.12	35,763.53	15,714.89	20,048.64
Aide-buandier.....	23 "	78.20	8,819.08	4,015.63	4,803.45
Cantonnier.....	40 "	267.98	30,221.71	9,355.96	20,865.75
Tuyauteur.....	23 "	105.76	11,927.19	4,905.48	7,021.71
Employé d'entrepôt.....	25 "	188.70	21,280.83	8,105.73	13,175.10
Mécanicien de locomotive.....	27 "	228.88	25,812.17	12,338.51	13,473.66
Chef de train.....	34 "	398.62	44,954.77	17,163.67	27,791.10
Surveillant.....	34 "	326.64	36,837.15	11,843.75	24,993.40
Inspecteur—Soudure.....	39 "	310.38	35,003.41	11,692.25	23,311.16
Aide-mécanicien de locomotive.....	3 "	24.00	2,706.62	1,343.75	1,362.87
Employé d'entrepôt.....	41 ans	254.34	28,683.45	9,949.31	18,734.14
Agent de train—Chef de train.....	25 "	298.38	33,650.10	11,282.12	22,367.98
Chef de train—Serre-frein.....	27 "	235.18	26,522.66	11,021.26	15,501.40
Nettoyeur de voitures.....	21 "	68.88	7,768.01	3,782.48	3,985.53
Chef de train.....	32 "	348.76	39,331.76	12,800.77	26,530.99
			1,618,342.35	549,186.63	1,069,155.72

V Examples of Retirement Income Available to CN
Employees Retiring at Age 65 in January 1970
From CN 1959 Plan and Government Plans

1. Average Earnings in last 5 years—\$500 per month

	Allowable Service			
	40 years	35 years	30 years	25 years
CN 1959 Plan.....	\$289.32	\$251.82	\$214.32	\$176.82
Canada (or Quebec) Pension Plan.....	44.17	44.17	44.17	44.17
Old Age Security Pension.....	79.58	79.58	79.58	79.58
Total.....	\$413.07	\$375.57	\$338.07	\$300.57

2. Average earnings in last 5 years—\$600 per month

	Allowable Service			
	40 years	35 years	30 years	25 years
CN 1959 Plan.....	\$349.32	\$304.32	\$259.32	\$214.32
Canada (or Quebec) Pension Plan.....	44.17	44.17	44.17	44.17
Old Age Security Pension.....	79.58	79.58	79.58	79.58
Total.....	\$473.07	\$428.07	\$383.07	\$338.07

VI Administration of CN Pension Plans

In accordance with section 2 of the rules of the CN 1959 Plan and section 102 of the 1935 Plan, the Plans are administered by a Board of seven members consisting of four officers of the Company appointed by the Directors and three members elected among and by vote of the officers of the labour unions who are not below the rank of General Chairman. The Directors appoint a Chairman of the Pension Board from among the members appointed by them.

The generally accepted channel for submitting representations with respect to the Pension Plans by or on behalf of employees belonging to unions has been through the officers of their unions to the Association of the General Chairmen of all of the various unions to the Pension Board by their elected representatives thereon and thence to the Board of Directors of the Company.

Pensions have not heretofore been regarded as "negotiable" in that they are not dealt with in the wage and working conditions agreements entered into with the various unions. The procedure for dealing with pension representations has been as described in the previous paragraph.

V Pensions versées à compter de janvier 1970, aux employés du CN qui prennent leur retraite à 65 ans, au titre du régime de 1959 et des régimes gouvernementaux

1. Salaire moyen des cinq dernières années—\$500 par mois

	Service reconnu			
	40 ans	35 ans	30 ans	25 ans
Régime de 1959.....	\$289.32	\$251.82	\$214.32	\$176.82
Régime de pensions du Canada (ou du Québec).....	44.17	44.17	44.17	44.17
Pension de la sécurité de la vieillesse.....	79.58	79.58	79.58	79.58
Total.....	\$413.07	\$375.57	\$338.07	\$300.57

2. Salaire moyen des cinq dernières années—\$600 par mois

	Service reconnu			
	40 ans	35 ans	30 ans	25 ans
Régime de 1959.....	\$349.32	\$304.12	\$259.32	\$214.32
Régime de pensions du Canada (ou du Québec).....	44.17	44.17	44.17	44.17
Pension de la sécurité de la vieillesse.....	79.58	79.58	79.58	79.58
Total.....	\$473.07	\$428.07	\$383.07	\$338.07

VI Administration des régimes
de pensions CN

Conformément à l'article 2 du Régime de 1959 et à l'article 102 du Régime de 1935, ces régimes sont administrés par une Commission se composant de sept membres dont quatre hauts fonctionnaires de la Compagnie, désignés par les administrateurs, et trois représentants des employés syndiqués élus par les dirigeants des syndicats et dont le rang ne doit pas être inférieur à celui de président général. Le président de la Commission est désigné par les administrateurs et choisi parmi les représentants de la Compagnie.

Il est établi que toute question relative aux régimes de pensions et soulevée par les employés syndiqués sera soumise par leurs chefs syndicaux qui s'adresseront à l'Association des présidents généraux de tous les syndicats; celle-ci, par la voix de ses représentants à la Commission, fera les démarches nécessaires auprès du Conseil d'administration de la Compagnie.

Comme les conventions collectives ne comportent aucune clause relative aux régimes de pensions, ceux-ci n'ont jamais été considérés comme pouvant faire l'objet de négociations syndicales; donc, toute question relative aux pensions doit être traitée selon les dispositions de l'alinéa ci-dessus.

The CN Pension Plans cover all CN employees and precisely the same rules apply to union and non-union, management and rank and file employees.

Les Régimes de pensions CN s'appliquent à tout le personnel: syndiqués et non-syndiqués, cadres et autres employés.

VII Funding of CN Pension Plans

Prior to 1960 the Company followed the terminal method of funding its liabilities under the Pension Plans, i.e. in the case of the 1959 Plan (and its predecessor), when an employee retired the capital value of his pension, less the accumulated value of his own contributions, was paid into the Pension Fund by the Company.

Commencing in 1960, a form of current funding was adopted under which the Company paid into the Pension Fund each year the actuarially estimated cost of pensions currently accruing plus interest, at the valuation rate, on the unfunded liability which was initially established at that time as being \$325 million.

On October 1, 1967, the Pension Benefits Standards Act and Regulations thereunder came into force and now govern the funding of the CN Plans. In accordance therewith, and as approved by the Superintendent of Insurance, the Company since that date has contributed to the Pension Fund the estimated annual current service cost plus the amount required to amortize over 60 years the unfunded liability at October 1, 1967.

Changes in the unfunded liability and the reasons for them have been as follows:

1960	Initial unfunded liability due to change from a terminal to a current funding basis.....	\$325,000,000
1962	Addition due mainly to increase in pension rate from 1% to 1.25% per year on first 20 years' service.....	70,000,000
1964	Addition resulting from wage awards.....	49,000,000
1966	Additions due to increase in pension rate from 1.25% to 1.5% per year on first 30 years' service (\$71,000,000) and effect of wage awards (\$120,000,000).....	191,000,000
1967	Addition due to wage awards (\$40,000,000) less amortization payments (\$709,000).....	39,291,000
		674,291,000
1968	Reduction by amortization payments.....	2,867,750
		671,423,250
1969	Reduction due to revision in actuarial assumptions as explained in Actuarial Report of valuation of Fund as at December 31, 1968, attached as Appendix I (\$371,013,250) and by amortization payments (\$326,422)...	371,339,672
	Balance at December 31, 1969.....	\$300,083,578

VII Constitution des caisses fiduciaires de retraite CN

Jusqu'en 1960, la Compagnie s'acquittait de ses obligations envers la caisse fiduciaire au départ à la retraite de l'employé. Autrement dit, dans le cadre du Régime de 1959 (et du régime antérieur), lorsqu'un employé prenait sa retraite, le capital constitué de sa pension, moins la valeur cumulative de ses propres cotisations, était versé par la Compagnie à la caisse de retraite.

En 1960, une nouvelle formule a été adoptée et la Compagnie verse chaque année à la caisse de retraite un montant égal à l'évaluation actuarielle des pensions payables au cours de l'année, plus l'intérêt (au taux fixé par l'actuaire) sur la dette actuarielle établie alors à \$325 millions.

Le 1^{er} octobre 1967 entrait en vigueur la Loi sur les normes de prestations de pension. Cette loi et les règlements qui s'y rapportent régissent maintenant la constitution des caisses fiduciaires de retraite CN. Conformément à ces dispositions et avec l'approbation du Surintendant des assurances, la Compagnie verse depuis cette date un mont équivalant à l'évaluation du coût des pensions à servir durant l'année, plus le montant nécessaire pour amortir sur soixante ans la dette actuarielle existant au 1^{er} octobre 1967.

Révisions de la dette actuarielle, et raisons les justifiant:

1960	Dette actuarielle initiale résultant du changement apporté à l'alimentation des caisses fiduciaires.....	\$325,000,000
1962	Accroissement résultant de la majoration du taux annuel de pension de 1% à 1.25% pour les vingt premières années de service.....	70,000,000
1964	Accroissement résultant des relèvements de salaires.....	49,000,000
1966	Accroissement résultant de la majoration du taux annuel de pension de 1.25% à 1.5% pour les trente premières années de service (\$71,000,000), et des relèvements de salaires (\$120,000,000).....	191,000,000
1967	Accroissement résultant des relèvements de salaires (\$40,000,000), et de l'amortissement (\$709,000).....	39,291,000
		674,291,000
1968	Amortissement.....	2,867,750
		671,423,250
1969	Réduction de l'évaluation actuarielle de la caisse au 31 décembre 1968 conformément au rapport de l'actuaire, à l'Annexe I, (\$371,013,250) et amortissement (\$326,422).....	371,339,672
	Solde au 31 décembre 1969.....	\$300,083,578

It should be noted that the state of the Pension Fund, including the amount of the unfunded liability or the level of earnings of the Fund's investments or the amount of contributions made by employees has no direct bearing on the pensions and associated benefits to which employees are entitled. Employees are entitled to the pensions and other benefits provided by the Pension Rules and the Company, in effect, undertakes to put up whatever amount—over and above the contributions of employees and the earnings on the Fund's investments—is necessary to ensure payment of those pensions and benefits. As indicated in Section IV, paragraph 2, above and in accordance with stated Company policy, the Company's contributions exceed those of employees.

Il est à noter que la situation des caisses fiduciaires de retraite, dette actuarielle, cotisations salariales et revenus de placements compris, n'a aucune incidence directe sur les pensions et avantages connexes. Les employés ont droit à la pension et autres avantages prévus aux régimes et, en fait, la Compagnie se charge de verser, en sus des cotisations salariales et des revenus de placements de la caisse, les sommes nécessaires au paiement de ces pensions et avantages. Comme l'indique l'article IV, paragraphe 2, des présentes et conformément à la ligne de conduite de la Compagnie, les contributions de cette dernière excèdent les cotisations des employés.

VIII Pension Funds Investments

VIII Placements des caisses fiduciaires de retraite

1. Investments as at December 31, 1969

1. Placements au 31 décembre 1969

	Book Value	Market Value	Distri- bution %	Yield %
(Millions)				
Bonds.....	\$313.7	\$222.1	40.1	5.09
Mortgages.....	215.3	215.3	27.5	6.57
Convertible securities..	8.4	7.8	1.1	7.59
Equities.....	236.7	254.0	30.3	6.45 ¹
Short term investments	7.8	7.8	1.0	9.22
	\$781.9	\$707.0	100.00	5.98

	Valeur com- table	Valeur mar- chande	Répar- tition %	Rende- ment %
(millions)				
Obligations.....	\$313.7	\$222.1	40.1	5.09
Hypothèques.....	215.3	215.3	27.5	6.57
Valeurs convertibles...	8.4	7.8	1.1	7.59
Actions.....	236.7	254.0	30.3	6.45 ¹
Placements à court terme.....	7.8	7.8	1.0	9.22
	\$781.9	\$707.0	100.00	5.98

¹Realized and unrealized capital gains included.

¹Plus-value comprise.

2. Portfolio Yield Comparison

2. Tableau comparatif de rendement du portefeuille

	1967	1968	1969
Bonds.....	4.9%	5.09%	5.09%
Mortgages.....	6.29	6.45	6.57
Convertible securities...	5.83	7.39	7.59
Equities.....	7.99 ¹	10.08 ¹	6.45 ¹
Short term investments..	6.30	6.60	9.22
	6.04%	6.83%	5.98%

	1967	1968	1969
Obligations.....	4.9%	5.09%	5.09%
Hypothèques.....	6.29	6.45	6.57
Valeurs convertibles.....	5.83	7.39	7.59
Actions.....	7.99 ¹	10.08 ¹	6.45 ¹
Placements à court terme	6.30	6.60	9.22
	6.04%	6.83%	5.98%

¹Realized and unrealized capital gains included.

¹Plus-value comprise.

3. Distribution of Assets of Canadian Trusteed Pension Funds

	1957			1968		
	All Funds	CN Funds	Balance	All Funds	CN Funds	Balance
Bonds—Gov't.....	20%	41%	18%	5%	21%	4%
—Other.....	61	41	63	54	23	56
	81%	82%	81%	59%	44%	60%
Mortgages.....	8	17	6	12	28	10
Equities.....	6	1	7	24	27	24
Miscellaneous.....	5	—	6	5	1	6
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Assets (millions).....	\$2,298	\$268	\$2,030	\$8,972	\$741	\$8,231
Yield ¹ —All funds.....	4.08%			5.165%		
—CN funds.....		3.42%			5.65%	
—Balance.....			4.17%			5.12%

¹Does not include capital gains.

SOURCE: Dominion Bureau of Statistics.

3. Répartition de l'actif des caisses de retraite en fiducie au Canada

	1957			1968		
	Ensemble des caisses	Caisses du CN	Autres caisses	Ensemble des caisses	Caisses du CN	Autres caisses
Obligations—Gouvernement.....	20%	41%	18%	5%	21%	4%
—Autres.....	61	41	63	54	23	56
	81%	82%	81%	59%	44%	60%
Hypothèques.....	8	17	6	12	28	10
Actions.....	6	1	7	24	27	24
Divers.....	5	—	6	5	1	6
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Actif (millions).....	\$2,298	\$268	\$2,030	\$8,972	\$741	\$8,231
Rendement ¹ —Ensemble des caisses....	4.08%			5.165%		
—Caisses du CN.....		3.43%			5.65%	
—Autres caisses.....			4.17%			5.12%

¹Plus-value excluse.

RÉFÉRENCE: Bureau fédéral de la statistique.

APPENDIX I

APPENDICE I

ACTUARIAL REPORT

Valuations as at December 31, 1968

of the

1935 and 1959 Pensions Plans

of the

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

October 1969

Mr. F. T. Aube, Manager
Pension and Welfare Plans
Canadian National Railways

Dear Sir:

As requested we have valued the liabilities as at December 31, 1968 of the 1935 and 1959 Pensions Plans of the Canadian National Railways.

We are pleased to submit the following report summarising the results of our valuation.

The report contains the following sections:

1. Funding history
2. Membership Statistics
3. The Fund
4. Method of Funding
5. Valuation Assumptions
6. Accrued Liabilities
7. Current Service Cost
8. Recommendations
9. Summary of Recommended Company Contributions
10. Conclusion.

FUNDING HISTORY

Before 1960 the Railways paid into the Pension Fund, as employees retired, the capital value of the retiring employee's pension less the accumulated value of the retiring employee's own contributions.

From 1960 to October 1, 1967, the Railways paid into the Pension Fund the actuarially estimated cost of pensions currently accruing plus interest, at the valuation rate, on the unfunded liability.

From October 1, 1967 the Pension Benefits Standards Act took effect and regulated funding. As a result the Railways are presently contributing the estimated current service

RAPPORT ACTUARIEL

Évaluation au 31 décembre 1968

des

Régimes de rentes 1935 et 1959

des

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Octobre 1969

Monsieur F. T. Aubé, Directeur
Régimes de Rentes et Bien-être
Chemins de fer nationaux du Canada

Monsieur,

Suite à votre demande, nous avons évalué les engagements des régimes de rentes 1935 et 1959 des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1968.

Nous avons le plaisir de vous remettre le présent rapport qui résume les résultats de notre évaluation dans les articles suivants:

1. Historique de la capitalisation
2. Statistiques sur la participation
3. La caisse
4. Méthode de capitalisation
5. Hypothèses actuarielles
6. Obligations accumulées
7. Frais de service courant
8. Recommandations
9. Sommaire des contributions recommandées
10. Conclusion

HISTORIQUE DE LA CAPITALISATION

Avant 1960, les Chemins de fer versaient dans la caisse de retraite la valeur capitale de la rente au moment de la retraite d'un employé, moins la valeur accumulée des cotisations que celui-ci avait versé.

De 1960 au 1^{er} octobre 1967, les Chemins de fer ont versé dans la caisse de retraite les frais estimés selon des normes actuarielles des rentes en cours d'accumulation, plus les intérêts sur le déficit actuariel au taux de l'évaluation.

A partir du 1^{er} octobre 1967, la Loi sur les normes des prestations de pension prit effet et régla la capitalisation. En conséquence, les Chemins de Fer contribuent actuellement

most plus the amount to amortize over 60 years the unfunded liability at October 1, 1967.

There is still a substantial unfunded liability. Broadly speaking this has arisen from the following causes

1. The Railways made no current service contributions before 1960.

2. The Railways created additional liabilities by the adoption of the 1959 plan and by subsequent amendments to it in 1962 and 1965.

3. Additional liabilities have arisen from time to time as the liability for wage awards has exceeded excess interest in the Fund.

There has been a major revision in the actuarial assumptions of this valuation which may have a major effect on subsequent funding history.

Previous valuations had assumed a rate of interest on the fund of 4 per cent and made no provision for future wage awards. It was implicitly assumed that investment income in excess of the valuation rate of 4 per cent would in the long run offset the liabilities resulting from wage awards. In the period 1960 to 1968, excess interest has, in fact, not been sufficient for this purpose.

The investment prospects have improved. As the fund has been expanding the proportion of low yield bonds has decreased. Interest rates have been rising on new investments and the CN investment division has been treated with a more vigorous investment approach particularly as regards investment in equities.

On the other hand wage awards have been higher in recent years and presumably may continue at a higher level at least in the immediate future.

In view of rising rates both of investment yields and of wage awards consideration was given to changing the valuation assumptions in this regard. The conventional approach which assumes low rates of interest and of wage increases such that excess interest will offset excess wage increases leads to a correct result overall but is, in some respects, artificial.

It was proposed to revise the assumptions so as to give more direct recognition individu-

les frais estimés pour le service courant, plus la somme nécessaire à amortir sur 60 ans le déficit actuariel au 1^{er} octobre 1967.

Il existe encore un déficit actuariel substantiel. En gros, cette situation s'est développée en raison des causes suivantes:

1. Avant 1960, les Chemins de Fer ne versaient aucune contribution pour le service courant.

2. Les Chemins de Fer ont créé des obligations additionnelles par l'adoption du régime 1959 et par des modifications subséquentes qui y ont été apportées en 1962 et 1965.

3. Des obligations additionnelles se sont révélées de temps à autre au fur et à mesure que les obligations représentées par les augmentations de salaire ont dépassé l'excédent d'intérêt dans la caisse.

Une révision majeure des hypothèses actuarielles a eu lieu pour cette évaluation susceptible d'avoir des effets importants sur l'histoire de la capitalisation future.

Les évaluations antérieures avaient supposé le taux d'intérêt de la caisse à 4 p. 100 sans faire provision pour des augmentations négociées des salaires à l'avenir. On supposait tacitement que le revenu des investissements en excédent de l'évaluation de 4 p. 100 compenserait à la longue les obligations résultant de la revalorisation négociée des salaires. Entre 1960 et 1968, l'excédent d'intérêt a en fait, été insuffisant à combler ce déficit.

Les perspectives d'investissement se sont améliorées. Au fur et à mesure que la caisse a pris de l'ampleur la proportion des obligations dont le rendement est bas a diminué. Les taux d'intérêt ont monté sur les nouveaux placements et le Bureau d'investissement du CN a été créé, dont la méthode d'investissement est beaucoup plus vigoureuse en particulier lorsqu'il s'agit d'investir dans les actions ordinaires.

Or, le taux des augmentations de salaire a été plus élevé au cours des dernières années et, vraisemblablement, elles demeureront à un niveau élevé au moins dans le proche avenir.

Étant donné la montée tant des revenus d'investissement que des majorations de salaire il a fallu étudier la possibilité de changer les hypothèses d'évaluation. L'approche classique, qui suppose des taux d'intérêt et des augmentations de salaire relativement bas de manière que l'excédent d'intérêt compense l'excédent des augmentations de salaires, donne un résultat correct dans l'ensemble mais c'est une méthode qui, par certains côtés, est artificielle.

Nous avons donc proposé de réviser les hypothèses pour reconnaître plus directement

ally to the factors of investment income and wage increases. After examination of pertinent data and subsequent discussions annual compound rates of interest of 7½ per cent and of "wage inflation" of 4 per cent were assumed, together with a contingency margin for possible adverse experience (chiefly wage inflation) in the immediate future.

MEMBERSHIP STATISTICS

From the data supplied for the valuation at December 31, 1968 the following has been abstracted.

Plan	Number of Active Members	Total Annual Rate of Regular Earnings	Average Annual Rate of Regular Earnings
1959.....	62,289	\$404,269,593	\$6,490
1935.....	19,677	118,162,279	6,005
Total.....	81,966	\$522,431,872	\$6,374

The foregoing includes seasonal employees and employees on layoff.

Plan	Number of Pensioners	Total Annual Pensions	Average Annual Pensions
1959.....	24,408	\$45,293,202	\$1,856
1935.....	7,036	3,414,195	485
Total.....	31,444	\$48,707,397	\$1,549

The foregoing includes members retired by December 31, 1968 but not yet approved at that date, and all active employees born before 1904 on the assumption that they had retired.

There were also 81 former employees all former members of the 1959 plan who were entitled to deferred pensions of \$11,843 per annum.

A comparison of the foregoing data indicates the substantial decrease (over 10,000) in membership since the last valuation.

The average earnings of active employees show an increase of approximately 25 per cent reflecting the effect of the 1966 wage awards. Increases arising from the 1969 wage

les facteurs individuels de revenu d'investissement et d'augmentation de salaire. Après examen des données pertinentes, et à la suite de discussions ultérieures, nous avons convenu des taux annuels composés d'intérêt à 7 p. 100 et d'inflation des salaires à 4 p. 100 avec une marge de prévoyance pour l'expérience négative possible (surtout quant à l'inflation des salaires) dans l'avenir immédiat.

STATISTIQUES SUR LA PARTICIPATION

Les chiffres suivants ont été extraits des données que nous a fourni pour l'évaluation au 31 décembre 1968.

Régime	Nombre de participants actifs	Taux annuel global de rémunération ordinaire	Taux annuel moyen de rémunération ordinaire
1959.....	62,289	\$404,269,593	\$6,490
1935.....	19,677	118,162,279	6,005
Total.....	81,966	\$522,431,872	\$6,374

Les employés saisonniers et les employés mis-à-pié sont compris dans ces données.

Régime	Nombre de retraites	Rentes annuelles globales	Rentes annuelles moyennes
1959.....	24,408	\$45,293,202	\$1,856
1935.....	7,036	3,414,195	485
Total.....	31,444	\$48,707,397	\$1,549

Les chiffres donnés comprennent les participants ayant pris leur retraite le 31 décembre 1968, mais dont les retraites n'avaient pas été approuvées à cette date, et tous les employés actifs nés avant 1904, en supposant qu'ils ont pris leur retraite.

Il y a aussi 81 ex-employés, tous ayant participé au régime 1959, qui ont droit à des rentes différées de \$11,843 par an.

La comparaison des données précitées révèle une diminution substantielle des participants, supérieure à dix mille, depuis la dernière évaluation.

La rémunération moyenne des employés actifs a subi une augmentation de 25 p. 100 environ, reflétant les effets des augmentations accordées en 1966. Les augmentations accor-

awards are not included in the foregoing figures.

dées en 1969 ne sont pas incluses dans les chiffres précités.

THE FUND

We are advised that the Reserve for Pensions at December 31, 1968 is made up as follows. All the figures have been rounded to the nearest \$1000.

Class	Book Value	Percentage of Total
Bonds.....	\$ 326,987,000	23.1%
Mortgages.....	207,635,000	14.7%
Stocks.....	196,050,000	13.9%
Deposits with Trust Companies, Cash, etc.	12,649,000	.8%
Sub Total.....	743,321,000	52.5%
Balance of CNR Note.	671,423,000	47.5%
Reserve for Pensions...	\$1,414,744,000	100.0%

The Book value represents the amortized value of Bonds and Mortgages and the cost price of stocks. The Market value of bonds is the order of \$67. million less than the corresponding Book value. The Market value of Mortgages is not available. The Market value of stocks is of the order of \$48. million more than the corresponding Book value.

The capital depreciation on fixed interest securities is largely a reflection of rising interest rates and will disappear gradually if the securities are held until maturity. The capital appreciation on common stocks probably represents, apart from the usual market fluctuations, an increase in the intrinsic value of the stocks. The capital appreciation is relatively small in comparison to the total fund and we have again taken the book value of the fund in determining the financial position of the Plans. However, appreciation on equities will increase, especially with greater emphasis on equity investment, and recognition in some form will become necessary.

The present Reserve for pensions shows a higher proportion (13.9 per cent vs. 8.7 per cent) of equities as compared with the last evaluation and a slightly higher proportion for the Company note (47.5 per cent vs. 43.5 per cent). The proportion of Bonds has decreased correspondingly (23.1 per cent vs. 31.6 per cent).

LA CAISSE

On nous a informé que les réserves pour les rentes, au 31 décembre 1968, sont les suivantes. Tous les chiffres ont été arrondis à la tranche de 1,000 dollars la plus proche.

Classification	Valeur comptable	Pourcentage de la masse
Obligations.....	\$ 326,987,000	23.1%
Hypothèques.....	207,635,000	14.7%
Actions.....	196,050,000	13.9%
Dépôts auprès des sociétés de fiducie, encaisse etc.....	12,649,000	.8%
Total partiel.....	743,321,000	52.5%
Engagement de la Compagnie.....	671,423,000	47.5%
Réserve pour les rentes.	\$1,414,744,000	100.0%

La valeur comptable représente la valeur amortie des obligations et des hypothèques et le prix d'achat des actions. La valeur marchande des obligations est de l'ordre de 67 millions de dollars de moins que la valeur comptable correspondante. La valeur marchande des hypothèques n'a pas été disponible. La valeur marchande des actions est de l'ordre de 48 millions de dollars de plus que la valeur comptable correspondante.

La dépréciation du capital sur les obligations à intérêt fixe est en grande partie causée par la hausse des taux d'intérêts qui va disparaître graduellement si les obligations sont conservées jusqu'à leur date d'échéance. L'appréciation du capital sur les actions ordinaires représente certainement une augmentation de la valeur intrinsèque des actions, hormis les fluctuations habituelles du marché. L'appréciation du capital est relativement peu importante par comparaison à l'ensemble de la caisse et nous avons, de nouveau, pris la valeur comptable de la caisse pour déterminer la situation financière des régimes. Toutefois, l'appréciation sur les actions deviendra plus importante, surtout si l'on donne plus d'importance aux investissements dans les actions, et il va devenir nécessaire de le reconnaître d'une manière ou d'une autre.

La réserve actuelle pour les rentes comporte une proportion plus forte (13.9 p. 100 contre 8.7 p. 100) d'actions par rapport à la dernière évaluation et une proportion légèrement plus élevée de l'engagement de la compagnie (47.5 p. 100 contre 43.5 p. 100). La proportion des obligations a diminué en conséquence (23.1 p. 100 contre 31.6 p. 100).

METHOD OF FUNDING

In respect of the 1935 Plan the Company matches the employees' contributions payable under Rule 115 up to 5 per cent of each employee's earnings, and pays, in addition, for Basic and Service Pensions, a level rate of contribution actuarially determined on the entry age method.

In respect of the 1959 Plan the Company pays each year into the Pension Trust Fund the "Current Service Cost" less the employees' contributions (excluding any contributions for deficiencies). The "Current Service Cost" is the discounted value, at the valuation rate of interest, of all estimated (on the valuation basis) future benefits arising from service in the current year, i.e. in the 12 months following the valuation date.

The "Current Service Cost" depends on a number of factors, chiefly the size of the payroll and the average age of the members. The Current Service Cost is therefore quoted as a percentage of payroll. The average age of the members normally remains fairly stable although it may change.

VALUATION ASSUMPTIONS

In determining the liabilities of the plans the following assumptions were made in respect of future experience.

Assumptions have been made from time to time based on a study of past experience. We have examined the experience of the plans during the years 1966 to 1968 and, where appropriate, we have modified the assumptions of the last valuation.

Interest

We have assumed that the Pension Trust Funds would earn $7\frac{1}{2}$ per cent per annum on its assets. The interest assumption of the previous valuation was 4 per cent per annum compounding annually. It should be borne in mind that the two rates are not strictly comparable and that, therefore, this change in assumption is not as drastic as might appear at first glance. The old valuation rate of 4 per cent was designed to generate excess interest to offset the liabilities arising from wage awards. In the present valuation direct provision has been made for "wage inflation" and accordingly the interest rate assumption is related more closely to the potential earning capacity of the Fund after allowing for a margin for possible adverse fluctuations.

MÉTHODE DE CAPITALISATION

Respectivement au régime 1935, la compagnie contribue une partie égale aux cotisations des employés, versées en vertu du règlement 115 jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de la rémunération de chaque employé; elle verse en plus pour les rentes fixes et d'ancienneté un taux moyen de contribution déterminé suivant les normes actuarielles en fonction de l'âge à l'adhésion.

Respectivement au régime 1959, la compagnie verse chaque année à la Caisse de retraite en fiducie les «frais du service courant» moins la cotisation des employés (à l'exclusion des contributions pour les déficits). Les frais de service courant sont la valeur escomptée au taux d'intérêt de l'évaluation de tous les avantages futurs estimés (sur la base de l'évaluation) pour le service de l'année courante, c'est-à-dire au cours des 12 mois qui suivent la date d'évaluation.

Les frais du service courant dépendent d'un certain nombre de facteurs, notamment le volume du bordereau de paye et l'âge moyen des participants. Les frais du service courant sont donc donnés comme pourcentage du bordereau de paye. L'âge moyen des participants demeure, d'ordinaire, relativement stable bien qu'il puisse varier.

HYPOTHÈSES ACTUARIELLES

Pour déterminer les obligations des régimes, les hypothèses suivantes ont été posées en ce qui concerne l'expérience future.

Des hypothèses ont été posées de temps à autre sur la base d'un examen de l'expérience passée. Nous avons étudié l'expérience des régimes au cours des années 1966 à 1968 et lorsque c'était indiqué, nous avons modifié les hypothèses de la dernière évaluation.

Intérêts

Nous avons supposé que les Caisses de retraites en fiducie auraient un rendement de $7\frac{1}{2}$ par an sur les actifs. Le taux d'intérêt supposé dans l'évaluation antérieure était de 4 p. 100 par an, composé annuellement. Il faut noter que les deux taux ne sont pas strictement comparables et que, par conséquent, ce changement d'hypothèse n'est pas aussi draconien qu'il pourrait le sembler à première vue. L'ancien taux d'évaluation, de 4 p. 100, était conçu pour engendrer des excédents d'intérêts et compenser ainsi les obligations provenant des augmentations de salaire. Dans la présente évaluation, nous avons directement prévu pour «l'inflation des salaires»; par conséquent, l'hypothèse du taux d'intérêt est plus rapprochée du potentiel du rendement de la caisse, tout en incluant une marge pour les fluctuations négatives possibles.

The CN investment division have estimated that the yield on the Fund would be slightly over 7 per cent in 1969 rising gradually to approximately 8 per cent in 1973. This assumes a yield of 10 per cent on equities and therefore includes capital appreciation. (The actual cash yield of the fund, i.e. excluding capital appreciation was approximately 5.1 per cent in 1968 based on book value.) Accordingly future book values of equities should be on an "adjusted" basis, i.e. should not be cost basis as at present but should make some provision on a systematic basis for capital appreciation. Otherwise the interest requirements of the valuation will not be met and additional unfunded liabilities will arise which in accordance with the provisions of the Pension Benefits Standards Act and regulations will be designated "experience deficiencies" and will have to be liquidated over 5 years. There are different systems of recognizing capital appreciation and we shall be glad to discuss with you the various alternatives.

The valuation rate of interest is a uniform annual rate which represents the average long term yield of the Fund. It seems possible, however, that in the three years until the next valuation the earnings of the Fund may be less than has been assumed in the valuation. If so, experience deficiencies will arise, unless offset by profits from other sources.

Mortality in Service

The rates assumed for mortality in service vary with age and are summarized in Appendix 1.

Mortality after Retirement

Mortality after retirement was assumed to be in accordance with the rates of the a(55) table both for present pensioners and for employees still in active service. The rates of this table are summarized in Appendix 2.

This assumption is consistent with that of the last valuation, except that the mortality of 1935 plan members already on pension was then assumed to be in accordance with the a(55) table rated up one year in age and that a margin was then held for improving mortality. In the light of recent tests this margin seems over-conservative and it has not been retained.

Preceding the June 30, 1962 valuation a detailed study of the experience of pensioner mortality indicated that the a(55) table with one year's rating in age most closely represented actual experience. Recent studies indi-

Le bureau des investissements du CN a estimé que le revenu sur la caisse de retraite pourra être légèrement supérieur à 7 p. 100 au cours de 1969, pour atteindre graduellement 8 p. 100 environ en 1973. Cette estimation suppose un revenu de 10 p. 100 sur les actions et comprend donc l'appréciation du capital. (Le revenu en espèces de la caisse, c'est-à-dire à l'exclusion de l'appréciation du capital, se chiffrait à 5.1 p. 100 en 1968 fondé sur la valeur comptable). Par conséquent, la valeur comptable future des actions devrait être sur une base «corrigée», c'est-à-dire qu'elle ne devrait pas être sur la base du prix d'achat tel qu'à présent, mais devrait tenir compte d'une manière systématique de l'appréciation du capital. Autrement l'intérêt supposé dans l'évaluation ne sera pas réalisé, créant ainsi un déficit actuariel additionnel. Suivant les dispositions de la loi sur les normes des prestations de pension et de ses règlements, ce déficit sera désigné comme «déficit actuariel courant» et il devrait être liquidé en 5 ans. Il existe différentes manières de reconnaître l'appréciation du capital et nous sommes à votre disposition pour discuter avec vous des diverses possibilités.

Le taux d'évaluation de l'intérêt est un taux annuel uniforme qui représente le rendement moyen à long terme de la caisse. Il semble possible toutefois que d'ici la prochaine évaluation, dans trois ans, le rendement de la caisse soit inférieur aux hypothèses de l'évaluation. Il y aura dans ce cas un déficit actuariel courant à moins de le compenser par des profits provenant d'autres sources.

Mortalité en service

Les taux supposés de mortalité en service varient suivant l'âge et sont résumés à l'Annexe 1.

Mortalité après la retraite

La mortalité après la retraite est supposée conforme aux taux de la table a (55) pour les retraités actuels et pour les employés encore en service. Ces données sont résumées à l'Annexe 2.

Cette hypothèse est conforme à celle de la dernière évaluation, sauf en ce qui concerne la mortalité des participants du régime 1935 déjà en retraite, que nous avions alors supposée conforme à la table a (55) majorée d'un an et elle comprend une marge en cas d'amélioration de la mortalité. Pourtant, à la lumière de certaines vérifications récentes, cette marge a semblé trop prudente et elle n'a pas été conservée.

Une étude détaillée de l'expérience de la mortalité des retraités, antérieure à l'évaluation du 30 juin 1962, a révélé que le tableau a (55) majoré d'un an représentait le plus fidèlement l'expérience effective. Une étude récente

cate actual experience is still near the level of mortality represented by this standard, the 1935 plan experience being slightly heavier and that of the 1959 slightly lighter. However, in view of possible trends of increasing longevity we have adopted the a(55) table without rating in age as the assumed standard of mortality after retirement in respect of both active and retired employees.

We have assumed that the mortality of male disability pensioners is the same as that of other male pensioners 5 years older in age. Recent studies indicate that this assumption is conservative.

Termination of Service

The rates of termination adopted for this valuation in respect of members with 10 or more years of service are shown in Appendix 1. The corresponding rates for employees with less than 10 years of service are in accordance with the following table.

Number of Full Years of Service	Proportion of employees assumed to terminate service within one year	
	Employees joining before age 30	Employees joining at age 30 or over
0.....	.25	.23
1.....	.20	.18
2.....	.15	.13
3.....	.12	.10
4.....	.10	.08
5.....	.08	.06
6.....	.06	.05
7.....	.05	.04
8.....	.04	.03
9.....	.03	.02

As in previous years the actual rates of turnover have exceeded substantially those assumed in the valuation.

Disability Retirement

The rates of disability retirement are shown in Appendix 1.

It has been assumed in this valuation, as in the preceding one, that 1959 plan members retiring for reason of disability will not receive any benefits from the Canada (or Quebec) Pension Plan and that therefore the pension from the 1959 plan will be paid at the full rate of 1½ per cent until the member's age 65. This assumption is conservative but is adopted in view of the seemingly stringent requirements in the Canada Pension Plan. We understand that your Chief Medical Officer concurs in this view. In subsequent valuations, when experience in this regard begins to be available, this assumption will be reviewed.

révèle que l'expérience effective demeure près du niveau de mortalité représenté par cette norme, que pour le régime 1935 elle a été un peu plus élevée alors que pour le régime 1959 elle a été un peu moindre. Toutefois, étant donné la possibilité de longévité accrue, nous avons adopté le tableau a (55) sans variante, quant à l'âge comme hypothèse de mortalité après la retraite, aussi bien pour les employés en service que pour les retraités.

Nous avons supposé que la mortalité des hommes en retraite d'invalidité est la même que celle d'autres hommes en retraite de cinquans plus âgés. Des études récentes ont révélé que cette hypothèse est prudente.

Cessation de service

Le taux des départs adopté pour cette évaluation respectivement aux participants ayant plus de 10 ans de service est indiqué dans l'Annexe 1. Le taux correspondant pour les employés ayant moins de dix ans de service est indiqué au tableau ci-après.

Nombre d'années entières de service	Proportion des employés susceptibles de partir dans la première année	
	Employés engagés avant l'âge de 30 ans	Employés engagés avant l'âge de 29 ans
0.....	.25	.23
1.....	.20	.18
2.....	.15	.13
3.....	.12	.10
4.....	.10	.08
5.....	.08	.06
6.....	.06	.05
7.....	.05	.04
8.....	.04	.03
9.....	.03	.02

Comme dans les années passées, le taux effectif de roulement a dépassé substantiellement celui estimé dans l'évaluation.

Retraites d'invalidité

Le taux des retraites d'invalidité est indiqué à l'Annexe 1. Nous avons supposé dans la présente évaluation, comme dans la précédente, que les participants du régime 1959 prenant leur retraite pour cause d'invalidité ne recevront aucune prestation du régime de pension du Canada (ou de rentes du Québec) et que, par conséquent, les rentes provenant du régime de 1959 seront versées au plein taux de 1½ p. 100 jusqu'à ce que les retraités atteignent l'âge de 65 ans. Cette hypothèse est prudente mais elle est adoptée en raison des conditions d'admission très sévères semble-t-il du Régime de pension du Canada. Nous avons appris que le directeur médical de votre maison partage cet avis. Lors d'évaluations ultérieures, lorsque l'expérience dans ce domaine commencera à s'accumuler, cette hypothèse sera réexaminée.

Early Retirement

The rates of early retirement are shown in Appendix 1.

The actual early retirements were far heavier than those assumed. This is due to a high level of retirements in 1968. It is as yet uncertain whether these circumstances are likely to recur. When examined against the experience of 1966 and 1967 the rates of early retirement are satisfactory. We shall review the early retirement experience again at the next valuation.

Increases in Earnings—(1959 plan only)

Earnings increases may, for convenience, be viewed as consisting of two different elements, one which represents individual increases relative to the current level of remuneration, and the other which represents periodic changes in the general level of compensation. We will refer to these as "merit increase" and "wage inflation" respectively.

"Merit increases" are subject to individual differences but, in large companies it is usually found that examination of average salaries by age and duration yields an adequate picture of the average pattern of "merit increases". We have examined the average earnings of the members of the 1959 plan and on the basis of that study we have revised our assumption of "merit increases". The scale adopted in respect of members with at least 10 years of service are shown in Appendix 1. The scales in respect of members with less than 10 years of service are as follows:

Merit Increase Scale		
Number of Full Years of Service	Employees joining before age 30	Employees joining at age 30 or over
0.....	1.000	1.000
1.....	1.095	1.080
2.....	1.165	1.145
3.....	1.221	1.197
4.....	1.268	1.239
5.....	1.307	1.271
6.....	1.338	1.297
7.....	1.362	1.317
8.....	1.380	1.332
9.....	1.392	1.343
10.....	1.400	1.350

Retraites anticipées

Le taux des retraites anticipées est indiqué à l'Annexe 1.

Le taux des retraites anticipées effectives a été beaucoup plus important que supposé dans la présente évaluation. Cette situation a été le résultat du nombre élevé de retraites en 1968. Il n'est pas encore certain que des circonstances semblables se représentent. Lorsque l'on examine cette situation en regard de l'expérience en 1966 et 1967, les taux de retraites anticipées sont satisfaisants. Nous examinerons de nouveau l'expérience des retraites anticipées au cours de la prochaine évaluation.

Augmentations de la rémunération—(régime 1959 uniquement)

Nous pouvons, par commodité, considérer les augmentations de la rémunération comme se composant de deux éléments différents: le premier qui représente les majorations individuelles par rapport au niveau courant de rémunération, l'autre qui représente les changements périodiques du niveau général de compensation. Nous les nommerons respectivement: «augmentation suivant le mérite» et «inflation des salaires».

Les «augmentations suivant le mérite» font l'objet de différences individuelles, pourtant, dans les grandes sociétés on trouve que l'examen des moyennes de salaire par âge et durée du service donne une idée convenable de la moyenne des «augmentations suivant le mérite». Nous avons étudié la rémunération moyenne des participants du régime de 1959. Sur la base de cette étude nous avons révisé notre hypothèse quant aux «augmentations suivant le mérite». L'échelle adaptée respectivement aux participants ayant plus de 10 ans de service est indiquée dans l'Annexe 1. Les échelons relatifs aux participants ayant moins de 10 ans de service sont les suivants:

Échelle des augmentations suivant le mérite		
Nombre d'années complètes de service	Employés engagés avant l'âge de 30 ans	Employés engagés après l'âge de 29 ans
0.....	1.000	1.000
1.....	1.095	1.080
2.....	1.165	1.145
3.....	1.221	1.197
4.....	1.268	1.239
5.....	1.307	1.271
6.....	1.338	1.297
7.....	1.362	1.317
8.....	1.380	1.332
9.....	1.392	1.343
10.....	1.400	1.350

"Wage Inflation" reflects largely the rising cost of living and increasing productivity. An examination of the historical sequence of the general index of average wage rates in Canada from 1901 to 1965, published by the Dominion Bureau of Statistics indicates the wide variation in the rate of wage inflation from time to time. The most recent decade in that series, i.e. 1955 to 1965 experienced "wage inflation" of the order of 4 per cent per annum on the average. The rate since 1965 has obviously been higher.

After discussion with the Company we have made provision in this valuation for wage inflation at the rate of 4 per cent per annum compounding annually.

Indications are that wage inflation in the immediate future may be at a higher rate. A contingency loading has therefore been set up.

Year's Maximum Pensionable Earnings (1959 plan only)

The Canada and Quebec Pension Plans provide that the Year's Maximum Pensionable Earnings will be increased on the basis of a Pension Index (i.e. related to the costs of living index and limited to a maximum of 2 per cent per annum) until 1976 and thereafter on the basis of an Earnings Index (i.e. related to average wage increases). We have assumed therefore that the Year's Maximum Pensionable Earnings will increase at the rate of 2 per cent per annum until 1976 and at the rate of 4 per cent per annum thereafter.

Liabilities for Survivor Benefits

We have assumed that there will be survivor benefits payable in respect of 85 per cent of the deaths in service that occur after the employees' age 40. Similarly we have assumed that 85 per cent of the presently active employees who will retire will then have a wife eligible for survivor benefits in the event of the husband's prior death.

We have further assumed that on the average, in these cases, the wife is 4 years younger than the husband.

Liabilities for survivor benefits in respect of members already on pension are based on the actual marital status and age of the wife.

Contingency Loading

While the valuation assumptions are derived with reference to past experience they are intended to apply to the future long term. There are indications that the experience in the immediate future will not be entirely consistent with the valuation

«L'inflation des salaires» reflète en grande partie la montée du coût de la vie et l'accroissement de la productivité. Une étude rétrospective de l'index général des taux moyen des salaires au Canada, de 1901 à 1965, publiée par le Bureau fédéral de la statistique révèle les grandes variations que le taux d'inflation des salaires a subi de temps à autre. La plus récente décennie dans cette série, soit 1955 à 1965, montre que «l'inflation des salaires» a été de l'ordre de 4 p. 100 par an en moyenne. Évidemment, depuis 1965 ce taux a été plus élevé.

Après discussion avec la compagnie, nous avons fixé dans cette évaluation le taux d'inflation des salaires à 4 p. 100 par an, composé annuellement.

Tout indique que dans le proche avenir l'inflation des salaires risque d'être plus élevée. Nous avons donc établi une surcharge de prévoyance.

Maximum annuel des gains admissibles—(régime 1959 uniquement)

Le Régime de pension du Canada et le Régime de rentes du Québec prévoit la revalorisation du maximum annuel des gains admissibles sur la base d'un indice de rente (en rapport avec l'indice des prix à la consommation et plafonnant à 2 p. 100 par an) jusqu'en 1976. Par la suite, ce maximum sera fixé en fonction d'un indice de rémunération (en rapport avec la moyenne des augmentations de salaire). Nous avons donc supposé que le maximum annuel des gains augmentera de 2 p. 100 par an jusqu'en 1976 et au taux de 4 p. 100 par an par la suite.

Obligations pour les rentes aux survivants

Nous avons supposé que des prestations aux survivants seront exigibles dans 85 p. 100 des cas de décès en service survenant après le 40^e anniversaire de l'employé. De même, nous avons supposé que 85 p. 100 des employés actuellement en fonction auront, à leur date de retraite, une femme admissible aux rentes des survivants dans l'éventualité du décès du mari.

En outre, nous avons supposé dans ces cas qu'en moyenne la femme est de quatre ans et demi la cadette du mari.

Les obligations pour les rentes aux survivants, relativement aux participants déjà retraités, sont fondées sur la situation de famille et l'âge de la femme.

Surcharge de prévoyance

Bien que les hypothèses d'évaluation proviennent de l'expérience antérieure, elles sont conçues pour s'appliquer à l'avenir à long terme. Nous entrevoyons que l'expérience du proche avenir ne sera pas entièrement conforme aux hypothèses de l'évaluation. En par-

assumptions. Particularly, wage awards of the order of $6\frac{1}{2}$ per cent per annum have already been negotiated for 1969 and 1970. A contingency loading for the 1959 plan of 16 per cent has therefore been retained, this loading to be reduced at subsequent valuations by $2\frac{1}{2}$ per cent for each year after 1968 until exhausted.

ACCRUED LIABILITIES

(all figures to the nearest \$10,000)

Liability for	
Pensioners.....	\$ 376,020,000
Former Members entitled to a Deferred Pension.....	630,000
Active Members of the 1935 Plan.....	61,550,000
Active Members of the 1959 Plan.....	602,080,000
Miscellaneous Liabilities.....	3,450,000
Total Accrued Liabilities.....	1,043,730,000
Total Invested Assets.....	743,320,000
Unfunded Liability.....	300,410,000
Outstanding balance of Company Note.....	671,420,000
Experience Surplus.....	\$ 371,010,000

ticulier, des augmentations de salaires de l'ordre de $6\frac{1}{2}$ p. 100 par an ont déjà été négociées pour 1969 et 1970. Une surcharge de prévoyance de 16 p. 100 a été choisie pour le régime 1959, se réduisant lors d'évaluations subséquentes au rythme de $2\frac{1}{2}$ p. 100 pour chaque année après 1968, jusqu'à épuisement.

OBLIGATIONS ACCUMULÉES

(à la tranche de \$10,000 la plus rapprochée)

Obligations pour	
Retraités.....	\$376,020,000
Ex-participants ayant droit à des rentes différées.....	630,000
Participants actifs du régime 1935.....	61,550,000
Participants actifs du régime 1969.....	602,080,000
Obligations diverses.....	3,450,000
Total des obligations accumulées.....	1,043,730,000
Total des actifs investis.....	743,320,000
Déficit actuariel.....	300,410,000
Solde de l'engagement de la compagnie.....	671,420,000
Surplus d'expérience.....	\$371,010,000

Notes

1. Had the valuation basis previously used been repeated at this valuation, only a small surplus would have emerged, representing the effect of miscellaneous profits and losses, mainly excess interest.

The experience surplus indicated above has arisen almost entirely from the change in the valuation assumptions.

The application of such a surplus is not precisely covered by the Pension Benefits Standards Act but approval of the Superintendent of Insurance has been obtained to apply it to reduce the amortization of the initial unfunded liability certified as at October 1, 1967 (on the previous valuation basis) to the amount which would have resulted had that initial unfunded liability been calculated on the revised valuation basis.

2. The liability for pensioners includes the value of pensions awaiting approval as at December 31, 1968 and of pensions of active employees who had passed their 65th birthday.

3. Miscellaneous liabilities includes liabilities in respect of the London office 1959 Plan members, Shawinigan Falls Terminal Railway, undeliverable and unclaimed contributions and outstanding refunds on termination.

Remarques

1. Si on avait employé l'ancienne base d'évaluation, seul un léger surplus aurait résulté, représentant l'effet des profits et pertes divers provenant surtout d'un excédent d'intérêt.

Le surplus d'expérience indiqué ci-dessus a été réalisé presque entièrement par le changement des hypothèses d'évaluation.

L'emploi d'un surplus de ce genre n'est pas prévu avec précision par la Loi sur les normes des prestations de pension, mais le Surintendant des assurances a donné son accord pour qu'il soit appliqué à réduire l'amortissement du déficit actuariel initial certifié au 1^{er} octobre 1967 (sur la base de l'évaluation antérieure) à la somme qui aurait résulté si le déficit actuariel initial avait été calculé suivant les hypothèses de la présente évaluation.

2. L'obligation relativement aux retraités comprend la valeur des rentes à approuver au 31 décembre 1968 et les rentes des employés actifs qui ont dépassé leur 65^e anniversaire de naissance.

3. Les obligations diverses comprennent les obligations relatives aux participants du régime 1959 du bureau de Londres, de Shawinigan Falls Terminal Railway, des cotisations non livrables et non demandées et des remboursements échus en raison de départs.

4. The liability for members of the 1935 Plan is made up as follows:

Liability for members' Basic and Service Pensions.....	\$18,260,000
Liability for widows' Basic and Service Pensions.....	1,770,000
Total liability for Basic and Service Pensions.....	20,030,000
Value of future Company contributions of \$15 per annum per active member..	2,170,000
Net liability for Basic and Service Pensions.....	17,860,000
Company liability other than for Basic and Service Pensions including matching contributions under Rule 15.....	18,990,000
Members' equity in Annuity Trust Fund	21,920,000
Members' equity in Supplemental Annuity Trust Fund.....	2,780,000
Total accrued liability for 1935 Plan active members.....	\$61,550,000

5. The liability for members of the 1959 Plan is made up as follows:

Liability for Members' Pensions.....	\$502,000,000
Widows' Pensions.....	101,200,000
Refund of Contributions.....	16,380,000
Total Liability.....	619,580,000
Outstanding Deficiencies.....	17,500,000
Net Accrued Liability for 1959 Plan Active Members.....	\$602,080,000

6. The value of the invested assets represents the value of equities at cost. In view of the increasing emphasis on equities and the increasing age of the present equity holdings, appreciation on common shares will increase in importance. Accordingly steps should now be taken to develop a systematic approach to the recognition of capital appreciation for the following valuation.

7. The outstanding balance of the Company Note represents the unliquidated portion of the initial unfunded liability certified to the Department of Insurance as of October 1, 1967 based on the results of the December 31, 1965 Valuation and assuming therefore a rate of interest of 4 per cent per annum and no provision for wage inflation. This is in accordance with our understanding of the pertinent Sections of the Regulations of the Pension Benefits Standards Act.

8. The foregoing reflect the effect of all wage awards up to December 31, 1968. Wage awards negotiated in 1969 are not included.

4. L'obligation pour les participants du régime 1935 se compose de:

Obligation pour les rentes fixes et d'ancienneté relatives aux participants....	\$18,260,000
Obligations pour rentes fixes et d'ancienneté relatives aux veuves.....	1,770,000
Obligation totale: rentes fixes et d'ancienneté.....	20,030,000
Valeur des contributions futures de la compagnie à raison de \$15 par an par participant actif.....	2,170,000
Obligation nette pour les rentes fixes et d'ancienneté.....	17,860,000
Obligations de la compagnie, autre que pour les rentes fixes et d'ancienneté, y compris les contributions parallèles en vertu du règlement no. 115.....	18,990,000
Actif des participants dans la caisse fiduciaire de retraite.....	21,920,000
Actif des participants dans la caisse fiduciaire supplémentaire.....	2,780,000
Obligations totales accumulées pour les participants actifs du régime 1935....	\$61,550,000

5. L'obligation pour les participants du régime 1959 se compose de:

Obligation pour rentes des participants..	\$502,000,000
Obligation pour rentes des veuves.....	101,200,000
Obligation pour remboursement des cotisations.....	16,380,000
Obligations totales.....	619,580,000
Déficits aux comptes des cotisations..	17,500,000
Obligations nettes accumulées pour les participants actifs du régime 1959....	\$602,080,000

6. La valeur des actifs investis représente la valeur des actions au prix coûtant. Étant donné l'intérêt croissant que l'on porte aux actions et le vieillissement de l'actif actuellement en portefeuille, l'appréciation des actions ordinaires va prendre de plus en plus d'importance. Par conséquent, il faut dès maintenant mettre sur pied une méthode systématique pour tenir compte de l'appréciation du capital lors de la prochaine évaluation.

7. Le solde à verser de l'engagement de la compagnie représente la partie non liquidée du déficit actuariel initial certifié au Département des Assurances le 1^{er} octobre 1967 sur la base des résultats de l'évaluation au 31 décembre 1965 et en supposant, par conséquent, un taux d'intérêt de 4 p. 100 par an sans provision pour «l'inflation des salaires». Cette démarche est conforme à notre interprétation des sections pertinentes des règlements de la Loi sur les normes des prestations de pension.

8. Les données qui précèdent reflètent l'effet des augmentations de salaire jusqu'au 31 décembre 1968. Les augmentations négociées en 1969 n'y sont pas incluses.

CURRENT SERVICE COST

The rate of current service contribution for Basic and Service Pensions of the 1935 Plan has been recalculated on the basis of the new valuation assumptions. We have obtained an annual rate of contribution of \$15. per member per annum. This rate has been calculated on entry age assumptions consistent with those made in determining the previous rate of \$29.

The current service cost for the 1959 Plan is as follows (all figures to the nearest \$1,000):

Value of:	
Members' Pensions.....	\$19,850,000
Widows' Pensions.....	4,590,000
Refund of Members' Contributions.....	4,190,000
Total Current Service Cost.....	28,630,000
Less Members' Contributions.....	21,750,000
Estimated Company Cost for Current Service.....	\$ 6,880,000

The estimated cost to the Company for current service represents approximately 1.70 per cent of the 1959 Plan members' earnings. The foregoing includes the cost for U.S. lines.

RECOMMENDATIONS

The revised actuarial basis has resulted in substantially reduced unfunded liability. If this unfunded liability of \$300,410,000 were to be amortized over the remaining 58½ years of the original amortization period, the annual payment required would be \$22,040,000 based on the valuation interest rate of 7½ per cent per annum.

An examination of the pertinent sections of the regulations of the Pension Benefits Standards Act suggests that in spite of the present change of valuation basis the certificate issued as of October 1, 1967 must stand and that therefore the official rate of amortization for the initial unfunded liability as of October 1, 1967 remains at \$29,255,000 per annum. Discussions with the Department of Insurance confirm this interpretation.

It appears however, that the Regulations permit the application of the experience surplus (in this case \$371,010,000) to reduce the payments otherwise required by law. Again the Department of Insurance concurs in this interpretation.

FRAIS DE SERVICE COURANT

Le taux des contributions du service courant pour les rentes fixes et d'ancienneté du régime 1935 a été recalculé sur la base des nouvelles hypothèses d'évaluation. Nous avons obtenu un taux annuel de contribution de 15 dollars par an par participant, calculé sur les hypothèses d'âge à l'entrée employées pour déterminer le taux antérieur de 29 dollars.

Les frais du service courant pour régime 1959 sont les suivants: (arrondis à la tranche de \$1,000 la plus proche).

Valeur des:	
Rentes des participants.....	\$19,850,000
Rentes des veuves.....	4,590,000
Remboursement des cotisations des participants.....	4,190,000
Total des frais du service courant.....	28,630,000
Moins cotisations des participants.....	21,750,000
Frais estimés pour le service courant à la charge de la compagnie.....	\$ 6,880,000

Les frais estimés à la charge de la compagnie pour le service courant représentent environ 1.70 p. 100 de la rémunération globale des participants du régime 1959. Ces résultats comprennent les frais pour le réseau aux États-Unis.

RECOMMANDATIONS

La révision des normes actuarielles a eu pour résultat de réduire substantiellement le déficit actuariel. Si le déficit actuariel de 300,410,000 dollars devait être amorti au cours de 58½ d'années restant de la période originale d'amortissement, les versements annuels nécessaires seraient de l'ordre de 22,040,000 dollars sur la base du taux d'intérêt de l'évaluation fixé à 7½ p. 100 par an.

L'étude des sections appropriées des règlements de la Loi sur les normes des prestations de pension suggère qu'en dépit du changement des normes d'évaluation, le certificat émis au 1^{er} octobre 1967 est valide et que, par conséquent, le taux fixé d'amortissement pour le déficit actuariel initial au 1^{er} octobre 1967 demeure de l'ordre de 29,255,000 dollars par an. Les conversations que nous avons eues avec le Département des Assurances confirment cette interprétation.

Il semble toutefois que les règlements autorisent l'application du surplus d'expérience (dans ce cas 371,010,000 dollars) à réduire les versements exigés autrement par la loi. Ici aussi, le Département des Assurances accepte cette interprétation.

We recommend therefore, that the Company contribution to amortize the unfunded liability be at the rate of \$22,040,000 per annum. We recommend further that the Company contribute for current service at the rates calculated in this valuation.

SUMMARY OF RECOMMENDED COMPANY CONTRIBUTIONS

The following are the contributions which will have to be made by the Company in 1969 and subsequent years up to the date of the next valuation, in accordance with the requirements of existing legislation and with our recommendations:

1. \$21,800,000 par an pour amortir le the unfunded liability of \$297,130,000 in respect of Canadian Lines.
2. \$240,000 per annum to amortize the unfunded liability of \$3,280,000 in respect of U.S. Lines.
3. 1.70 per cent of the earnings of 1959 Plan members.
4. \$15 per annum for each member of the 1935 Plan.
5. Matching contributions under Rule 115 for 1935 Plan contributors.

CONCLUSION

We would like to express our appreciation of the assistance and co-operation which we have received throughout from the CNR Pension and Welfare Department and from the CNR Data Processing Department, in providing us with the information required for the valuation.

Respectfully submitted,

C. J. Woods,
Fellow of the Institute of Actuaries,
Fellow of the Society of Actuaries,
Fellow of the Canadian Institute of Actuaries.

Par conséquent, nous recommandons que la contribution de la Compagnie soit de l'ordre de 22,040,000 dollars par an. En outre, nous recommandons que la Compagnie verse une contribution pour le service courant au taux calculé dans cette évaluation.

SOMMAIRE DES CONTRIBUTIONS RECOMMANDÉES

Nous recommandons à la compagnie de verser les contributions suivantes en 1969 et dans les années subséquentes, jusqu'à la date de la prochaine évaluation, conformément aux exigences des lois en vigueur actuellement:

1. \$21,800,000 par an pour amortir le déficit actuariel de \$297,130,000, respectivement au réseau canadien.
2. \$240,000 par an pour amortir le déficit actuariel de \$3,280,000 respectivement au réseau aux États-Unis.
3. 1.70 p. 100 de la rémunération des participants du régime 1959.
4. \$15 par an pour chaque participant du régime 1935.
5. Contribution parallèle en vertu du règlement 115 pour les participants du régime 1935.

CONCLUSION

Nous désirons exprimer notre reconnaissance au service des rentes et de bien-être et au service du traitement des données des Chemins de fer nationaux du Canada pour tous les renseignements qu'ils nous ont transmis et l'aimable collaboration dont nous avons bénéficié tout au long de la préparation de cette évaluation.

C. J. Woods,
Fellow of the Institute of Actuaries,
Fellow of the Society of Actuaries,
Fellow de l'Institut Canadien des Actuaire.

APPENDIX 1

ASSUMED IN SERVICE RATES

Age (1)	Rate of Mortality (2)	Rate of Termin- ation (3)	Rate of Disability Retirement (4)	Rate of Early Retirement (5)	Scale of Merit Increases (6)
25.....	.0006	.026			1.000
26.....	.0006	.027			1.025
27.....	.0006	.027			1.047
28.....	.0007	.027			1.067
29.....	.0007	.027			1.085
30.....	.0008	.027			1.100
31.....	.0008	.027			1.113
32.....	.0009	.027			1.125
33.....	.0009	.025			1.136
34.....	.0010	.023			1.146
35.....	.0010	.021			1.155
36.....	.0011	.019			1.163
37.....	.0012	.017			1.171
38.....	.0013	.016			1.178
39.....	.0014	.015			1.185
40.....	.0015	.012			1.190
41.....	.0017	.011			1.195
42.....	.0019	.010			1.200
43.....	.0021	.009			1.205
44.....	.0024	.008			1.210
45.....	.0027				1.215
46.....	.0031				1.219
47.....	.0035				1.223
48.....	.0039				1.227
49.....	.0044				1.231
50.....	.0049		.001		1.235
51.....	.0055		.002		1.239
52.....	.0060		.003		1.243
53.....	.0066		.004		1.246
54.....	.0073		.005		1.249
55.....	.0079		.007	.003	1.252
56.....	.0086		.009	.006	1.254
57.....	.0093		.012	.010	1.256
58.....	.0101		.015	.015	1.258
59.....	.0109		.020	.020	1.260
60.....	.0117		.025	.025	1.262
61.....	.0127		.030	.030	1.263
62.....	.0136		.035	.040	1.264
63.....	.0147		.040	.060	1.265
64.....	.0160		.045	.080	1.266

TAUX DIVERS—PARTICIPANTS EN SERVICE

Âge	Taux de mortalité	Taux de départs	Taux de retraites d'invalidité	Taux de retraites anticipées	Échelle d'augmentation suivant le mérite
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
25.....	.0006	.026			1.000
26.....	.0006	.027			1.025
27.....	.0006	.027			1.047
28.....	.0007	.027			1.067
29.....	.0007	.027			1.085
30.....	.0008	.027			1.100
31.....	.0008	.027			1.113
32.....	.0009	.027			1.125
33.....	.0009	.025			1.136
34.....	.0010	.023			1.146
35.....	.0010	.021			1.155
36.....	.0011	.019			1.163
37.....	.0012	.017			1.171
38.....	.0013	.016			1.178
39.....	.0014	.015			1.185
40.....	.0015	.012			1.190
41.....	.0017	.001			1.195
42.....	.0019	.010			1.200
43.....	.0021	.009			1.205
44.....	.0024	.008			1.210
45.....	.0027				1.215
46.....	.0031				1.219
47.....	.0035				1.223
48.....	.0039				1.227
49.....	.0044				1.231
50.....	.0049		.001		1.235
51.....	.0055		.002		1.239
52.....	.0060		.003		1.243
53.....	.0066		.004		1.246
54.....	.0073		.005		1.249
55.....	.0079		.007	.003	1.252
56.....	.0086		.009	.006	1.254
57.....	.0093		.012	.010	1.256
58.....	.0101		.015	.015	1.258
59.....	.0109		.020	.020	1.260
60.....	.0117		.025	.025	1.262
61.....	.0127		.030	.030	1.263
62.....	.0136		.035	.040	1.264
63.....	.0147		.040	.060	1.265
64.....	.0160		.045	.080	1.266

APPENDIX 2

ANNEXE 2

ASSUMED RATES AFTER RETIREMENT

TAUX DIVERS APRÈS LA RETRAITE

RATES OF MORTALITY

TAUX DE MORTALITÉ

Males				Hommes			
Age	Other than disability	Disability	Females	Âge	Autres que d'invalidité	Invalidité	Femmes
61.....	.01546	.02538	.00939	61.....	.01546	.02538	.00939
62.....	.01706	.02803	.01032	62.....	.01706	.02803	.01032
63.....	.01883	.03096	.01137	63.....	.01883	.03096	.01137
64.....	.02080	.03420	.01254	64.....	.02080	.03420	.01254
65.....	.02297	.03776	.01385	65.....	.02297	.03776	.01385
66.....	.02538	.04170	.01531	66.....	.02538	.04170	.01531
67.....	.02803	.04602	.01695	67.....	.02803	.04602	.01695
68.....	.03096	.05075	.01877	68.....	.03096	.05075	.01877
69.....	.03420	.05595	.02080	69.....	.03420	.05595	.02080
70.....	.03776	.06164	.02307	70.....	.03776	.06164	.02307
71.....	.04170	.06786	.02559	71.....	.04170	.06786	.02559
72.....	.04602	.07463	.02839	72.....	.04602	.07463	.02839
73.....	.05075	.08199	.03151	73.....	.05075	.08199	.03151
74.....	.05595	.08998	.03498	74.....	.05595	.08998	.03498
75.....	.06164	.09861	.03881	75.....	.06164	.09861	.03881
76.....	.06786	.10795	.04306	76.....	.06786	.10795	.04306
77.....	.07463	.11798	.04776	77.....	.07463	.11798	.04776
78.....	.08199	.12874	.05295	78.....	.08199	.12874	.05295
79.....	.08998	.14023	.05866	79.....	.08998	.14023	.05866
80.....	.09861	.15246	.06495	80.....	.09861	.15246	.06495
81.....	.10795	.16541	.07184	81.....	.10795	.16541	.07184
82.....	.11798	.17910	.07938	82.....	.11798	.17910	.07938
83.....	.12874	.19346	.08760	83.....	.12874	.19346	.08760
84.....	.14023	.20849	.09656	84.....	.14023	.20849	.09656
85.....	.15246	.22413	.10628	85.....	.15246	.22413	.10628
86.....	.16541	.24032	.11678	86.....	.16541	.24032	.11678
87.....	.17910	.25699	.12808	87.....	.17910	.25699	.12808
88.....	.19346	.27405	.14021	88.....	.19346	.27405	.14021
89.....	.20849	.29143	.15316	89.....	.20849	.29143	.15316
90.....	.22413	.30903	.16694	90.....	.22413	.30903	.16694
91.....	.24032	.32673	.18151	91.....	.24032	.32673	.18151
92.....	.25699	.34445	.19684	92.....	.25699	.34445	.19684
93.....	.27405	.36209	.21289	93.....	.27405	.36209	.21289
94.....	.29143	.37952	.22960	94.....	.29143	.37952	.22960
95.....	.30903	.39668	.24688	95.....	.30903	.39668	.24688
96.....	.32673	.41400	.26465	96.....	.32673	.41400	.26465
97.....	.34445	.43200	.28280	97.....	.34445	.43200	.28280
98.....	.36209	.45000	.30124	98.....	.36209	.45000	.30124
99.....	.37952	.46900	.31983	99.....	.37952	.46900	.31983
100.....	.39668	.49000	.33846	100.....	.39668	.49000	.33846

LIBRARY
SEP 29 1970

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 36

TUESDAY, SEPTEMBER 8, 1970

LE MARDI 8 SEPTEMBRE 1970

Respecting

Concernant

Canadian National Railways
Pension Fund

Fonds de retraite des chemins de fer
du National Canadien

INCLUDING
THE FOURTEENTH REPORT TO
THE HOUSE

Y COMPRIS
LE QUATORZIÈME RAPPORT
À LA CHAMBRE

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

H.-Pit Lessard
Charles Turner

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Benjamin,
Corbin,
Crossman,
Forget,
Forrestall,

Godin,
Horner,
Howe,
Peddle,
Portelance,
Pringle,

Rock,
Skoberg,
Skoreyko,
Smith (*Saint-Jean*),
Thomas (*Moncton*),
Trudel—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) Conformément à l'article 65 (4) (b) du
Règlement.

Mr. Pringle replaced Mr. Corbin on September 3, 1970. M. Pringle remplace M. Corbin, le 3 septembre 1970.

Mr. Forrestall replaced Mr. McCleave on September 3, 1970. M. Forrestall remplace M. McCleave, le 3 septembre 1970.

Mr. Corbin replaced Mr. Guay (*Lévis*), on September 8, 1970. M. Corbin remplace M. Guay (*Lévis*) le 8 septembre 1970.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

WEDNESDAY, December 10, 1969.

Ordered,—That the question of the financial structure of the Canadian National Railways and Canadian National Railways Pension Fund be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER,
The Clerk of the House of Commons.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le MERCREDI 10 décembre 1969.

Il est ordonné,—Que le sujet de la structure économique des chemins de fer du Canadien National et du fonds de retraite des chemins de fer du Canadien National soit renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

REPORTS TO THE HOUSE

TUESDAY, June 23, 1970.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, December 10, 1969, your Committee has heard Evidence on and has considered the question of the Canadian National Pension Fund.

Your Committee proposes to continue its work and hopes to complete its report during the summer recess and asks leave of the House to distribute and publish its report when it is completed even though the House may not then be sitting.

Respectfully submitted,

H. PIT LESSARD,
Chairman

Concurred in on Friday, June 26, 1970.

WEDNESDAY, September 9, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTEENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, December 10, 1969, your Committee considered the question of the Canadian National Railways Pension Fund.

The Standing Committee on Transport and Communications heard submissions from the various unions representing C.N. workers, from individuals representing groups of employees or pensioners and from the C.N. itself, during the period from May 28 to June 25, 1970.

It soon became evident to the Committee members that there was a widespread and strongly felt dissatisfaction with the C.N. Pension Plans among the railway's

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le MARDI 23 juin 1970.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 10 décembre 1969, le Comité a entendu des témoins et étudié la question du fonds de retraite des chemins de fer du National-Canadien.

Le Comité se propose de poursuivre ses travaux et espère terminer son rapport cet été; il demande à la Chambre l'autorisation de publier et distribuer son rapport lorsqu'il sera terminé, même si la Chambre ne siège pas.

Respectueusement soumis,

Le président,
H. PIT LESSARD.

Agréé le vendredi 26 juin 1970.

Le MERCREDI 9 septembre 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATORZIÈME RAPPORT

Le Comité permanent des transports et des communications a entendu, entre le 28 mai et le 25 juin 1970, les témoignages des représentants de divers syndicats d'employés du CN, des représentants de groupes d'employés ou de pensionnés et du CN lui-même.

Les membres du Comité ont vite constaté qu'il existait au sein des cheminots un vaste courant de mécontentement à l'endroit des régimes de pensions du CN.

employees. This dissatisfaction expressed itself in a wide variety of criticisms and comments. However, there were certain recurring and fundamental criticisms leading to recommendations which will be dealt with in a later section of this report.

One of the greatest difficulties of the Committee was to find a common factual basis on which to assess the various claims and counter-claims of the parties. This matter is also dealt with in a later section.

The possibility of the pension issue being introduced into collective bargaining between the C.N. and its unions is dealt with in a separate section before the Committee makes its recommendations.

Before discussing the above matters it will be helpful to give a brief account of the history of the C.N. Pension Plans, based mainly on the company's own brief to this Committee.

Before 1935, the C.N. operated a non-contributory pension plan which provided a benefit of 1% of highest 10 consecutive years' earnings, for each year of service, with a minimum of \$25 per month.

In 1935, the C.N. introduced a new plan which preserved the previous plan's benefit as a past service benefit based on service before 1935, and highest 10-year earnings before 1935. The minimum pension of \$25 per month was preserved for pre-1935 employees and for employees hired after January 1, 1935 who were not past age 45.

The new plan provided for employee contributions up to 10% of earnings, by employees with 10 years' service, with up to 5% matched by the company. These contributions plus interest would provide an amount which could be purchased on approved actuarial tables.

Les nombreuses critiques et les commentaires de toutes sortes qu'ont exprimés les représentants ont permis de déceler facilement ce mécontentement général. Pourtant, certaines critiques nous paraissent être plus fondées que d'autres, c'est à partir de celles-ci que nous avons rédigé nos recommandations qui figurent dans la dernière partie de notre rapport.

Pour se faire une juste idée de la valeur des diverses réclamations et critiques exprimées par les parties, il a fallu que le Comité concentre son attention sur la connaissance des faits, ce qui n'a pas été une tâche facile. Il en sera également question dans une autre partie du rapport.

Avant de présenter ses recommandations définitives, le Comité étudiera, dans une section séparée, les moyens de faire de la question des pensions un article de négociation collective entre le CN et les syndicats.

Avant de procéder à l'examen de ces divers problèmes, il convient de donner un bref aperçu de l'historique des régimes de pension du CN, tel que la Compagnie nous en a fait part dans son mémoire.

Avant 1935, le CN offrait un régime de pension à la charge exclusive de la société qui assurait aux employés une pension calculée sur le salaire moyen des dix années consécutives les mieux rémunérées, à raison de 1 p. 100 par année de service, la pension minimum étant de \$25 par mois.

En 1935, le CN mettait sur pied un nouveau régime de pension qui maintenait les avantages du régime précédent à savoir, les droits acquis avant 1935 et le salaire moyen des 10 meilleures années consécutives avant 1935. La prestation minimum de \$25 par mois était maintenue dans le cas des employés d'avant 1935 et de ceux qui, embauchés après le 1^{er} janvier 1935, n'avaient pas atteint 45 ans.

Le nouveau régime prévoyait que les employés comptant 10 ans de service pouvaient verser une cotisation s'établissant jusqu'à 10 p. 100 de leur salaire, tandis que la contribution de la Compagnie pouvait aller jusqu'à 5 p. 100 du salaire. La valeur totale de ces contributions ajoutée à l'intérêt était calculée sur une base actuarielle.

On January 1, 1947, this plan was amended to provide for employee contributions in the first 10 years but with no contributions from the company during that period.

On January 1, 1952, the plan was again amended by adding to the foregoing (Part I) the following alternative (Part II):

For a contribution of 5% of earnings an employee would receive a percentage of his last 5 or 10 years' earnings, whichever was higher. The percentage was the total of (i) 1% a year for the first 20 years, (ii) 1½% a year for the next 10 years and 1½% for each extra year. All employees at January 1, 1952 were allowed to transfer to Part II and new employees could transfer within the first 10 years. To receive full credit for service after 1934, the employee had to pay 5% of earnings back to 1934 or date of hire. However, a reduced pension was payable if the full arrears were not met.

Employees retiring before January 1, 1952 were permitted to have their pensions recalculated under the Part II formula.

More than half of the employees did not elect to transfer in 1952. Many continued to qualify only for the minimum pension.

The Part II rules were revised in 1959. Contributions of 5% to Part II became compulsory for new employees after January 1, 1959.

All employees at December 31, 1958 not under Part II were given one year to transfer to Part II.

The earnings base was revised to the last 60 months or any 5 consecutive years, whichever is larger.

Le 1^{er} janvier 1947, une modification apportée au régime de pensions permettait aux employés de contribuer pendant les 10 premières années de service, sans qu'aucune contribution ne soit versée par la Compagnie.

Le 1^{er} janvier 1952, le régime était dûment modifié et aux dispositions précédentes (Partie I) s'ajoutèrent les dispositions suivantes (Partie II):

Tout employé ayant versé une cotisation égale à 5 p. 100 de son salaire recevrait un pourcentage de son salaire des 5 ou 10 dernières années, la plus grande somme devant être versée. Le pourcentage représentait le total de (i) 1 p. 100 par année au cours des 20 premières années (ii) 1½ p. 100 par année les 10 années suivantes et 1½ p. 100 pour chaque année suivante. A compter du 1^{er} janvier 1952, tout employé pouvait opter pour la Partie II et les nouveaux cheminots pouvaient faire cette option dans les 10 années suivant leur engagement. Pour recevoir le plein montant de la pension, les travailleurs actifs en 1934 devaient payer 5 p. 100 du salaire à compter de cette année-là ou de leur date d'engagement. Cependant, l'employé avait droit à une pension réduite s'il n'avait pas réussi à payer tout l'arriéré.

Les employés ayant pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952 pouvaient faire calculer leurs pensions selon les dispositions de la Partie II.

Toutefois, en 1952, plus de la moitié des employés ne se prévalurent pas de ce droit. Plusieurs d'entre eux continuèrent de toucher la pension minimum.

En 1959, les dispositions de la Partie II étaient révisées. A compter du 1^{er} janvier 1959, les nouveaux travailleurs étaient tenus de verser des cotisations de 5 p. 100, selon les dispositions de la Partie II.

Tous les employés qui ne s'étaient pas prévalus des dispositions de la Partie II le 31 décembre 1958, se virent accorder un délai d'un an pour ce faire.

Le calcul de la prestation de base se faisait désormais selon les 60 derniers mois de service ou 5 années consécutives, le montant le plus grand servant au calcul.

Part II was amended at January 1, 1961, to provide for deferred pensions on termination with 15 years' service, where service plus age totalled 60 or more.

At April 1, 1962, the pension accumulation rate was amended to 1¼% a year for the first 30 years, and 1½% for each extra year. Contributions were increased to 5½% of earnings.

At June 1, 1965, the accumulation rate was revised to 1½% for each year. The contribution rate was increased to 6½%.

At January 1, 1966, the plan was revised to co-ordinate with the C.P.P. or Q.P.P. The benefit remained at 1½% for service before 1966. After January 1, 1966, the benefit became 1% for earnings covered under the CPP or QPP and 1½% for earnings not covered. The contribution rate became 5% on covered earnings under the public plans and 6½% on excess earnings.

At December 31, 1969, employees were covered as follows:

Contributors to Part II	65,132
Contributors to Part I	5,666
Non-contributors under Part I	13,082
	<hr/>
	83,880

Since the major recommendations of the employee briefs presented to this Committee were based on the belief that a large financial surplus was or could be made available, it is necessary to summarize the state of the pension fund and changes in the liabilities of the plan.

The Committee understands that until recently the actuarial liabilities under the C.N. plans were calculated on the assumption that the rate of interest earned on the fund would be 4% and that there would be no general wage increases. With recent increases in interest rates and gen-

La Partie II fut de nouveau modifiée le 1^{er} janvier 1961, pour permettre à tout employé de toucher une pension différée après 15 années de service à condition que le nombre d'années de service et l'âge donnent un total de 60 ou plus.

Le 1^{er} avril 1962, le taux de pension fut porté à 1¼ p. 100 par année pour les 30 premières années et à 1½ p. 100 par année pour chaque année suivante. Le taux des cotisations fut porté à 5½ p. 100 du salaire.

Le 1^{er} juin 1965, le taux de pension fut porté à 1½ p. 100 pour chaque année. En même temps, le taux de cotisation était porté à 6½ p. 100.

Le 1^{er} janvier 1966, le régime a été ajusté aux dispositions du Régime de pension du Canada ou du Régime des rentes du Québec. La prestation restait fixée à 1½ p. 100 pour les années antérieures à 1966. Après le 1^{er} janvier 1966, la pension égalait 1 p. 100 du salaire cotisable selon les régimes de pensions du Canada ou des rentes du Québec et 1½ p. 100 sur l'excédent du salaire. Le taux des cotisations devint alors 5 p. 100 sur les salaires cotisables selon les régimes publics et 6½ p. 100 sur l'excédent de salaire.

Le 31 décembre 1969, la situation était la suivante:

Cotisants, Partie II	65,132
Cotisants, Partie I	5,666
Non-cotisants, Partie I	13,082
	<hr/>
	83,880

Étant donné que les principales recommandations soumises au Comité par les représentants des employés supposaient la possibilité d'un excédent financier considérable, il convient de faire un exposé succinct de l'état du fonds de retraite et des modifications apportées aux obligations du régime.

Le Comité constate que tout dernièrement encore, le passif actuariel des régimes de pension du CN était calculé en supposant que le taux d'intérêt du fonds de pension serait de 4 p. 100 et qu'il n'y aurait pas de hausse générale des salaires. Compte tenu des dernières augmentations

eral wage levels, it became desirable to adopt more realistic assumptions. A new valuation was done, assuming an interest rate of $7\frac{1}{2}\%$ on the fund and general wage increases of 4% per annum.

Since the $7\frac{1}{2}\%$ interest rate is assumed to be earned until the money is actually paid out as pensions, and wage increases stop at or before retirement, the net effect of these changes was to reduce the total amount calculated as required to meet all future benefit payments from \$1,414,840,000 to \$1,043,730,000 at December 31, 1968. The difference of \$371,010,000 represents an amount of principal no longer required because of the greater assumed earning power of the fund.

The actual assets of the fund were only \$743,320,000 at December 31, 1968. The Committee understands that this situation has arisen because, (a) the company did not make its payments to the fund until retirement age prior to 1960, and (b) paid only the interest on the unfunded liability (unpaid past contributions) along with current contributions until 1967 and (c) began to liquidate the unfunded liability (over 60 years) only in 1967.

On the previous actuarial basis the actuary established an unfunded liability of \$671,420,000 at December 31, 1968. (The difference between liabilities of \$1,414,840,000 and assets of \$743,320,000). On the revised actuarial basis the actuary established a new unfunded liability of only \$300,410,000 at December 31, 1968. (The difference between liabilities of \$1,043,830,000 and assets of \$743,320,000). There appears to be no surplus but rather a shortage of \$300,410,000.

Because of a quirk in the Federal Pension Benefits Standards Act, it was necessary for the C.N. to treat the old unfunded liability as an asset of the fund, on the ground that if it were paid in, the fund would be in surplus. This surplus is only

à la fois dans les taux d'intérêt et le niveau des salaires, il devint souhaitable de mettre au point des formules plus conformes à la réalité. On a donc effectué un nouveau calcul fondé sur un taux d'intérêt de $7\frac{1}{2}\%$ p. 100 et des hausses générales de salaire de 4% p. 100 par année.

Comme le taux d'intérêt de $7\frac{1}{2}\%$ p. 100 est censé être perçu jusqu'au moment où l'argent est versé sous forme de pension et que les augmentations de salaire cessent au moment de la retraite ou avant celle-ci, ces nouveaux calculs ont eu pour effet de réduire, le 31 décembre 1968, de \$1,414,840,000 à \$1,043,730,000 la somme globale requise pour effectuer tous les versements de rentes futures. La différence de \$371,010,000 représente une partie du principal qui n'est plus nécessaire en raison de la rentabilité accrue de la caisse de pensions.

Le 31 décembre 1968, l'actif de la caisse s'élevait à seulement \$743,320,000. Le Comité croit que la situation s'explique de la manière suivante: a) préalablement à 1968, la Compagnie ne faisait pas de versements à la caisse de pensions qu'au moment de la retraite de l'employé; b) jusqu'en 1967, elle ne payait que les intérêts de la dette actuarielle (cotisations impayées) de même que les cotisations ordinaires; et c) elle n'a commencé à amortir le passif actuariel (surplus de 60 ans) qu'en 1967.

Selon la base précédente, l'actuaire avait établi le passif actuariel à \$671,420,000, le 31 décembre 1968. (Cela représente l'écart entre le passif de \$1,414,840,000 et l'actif de \$743,320,000.) Se fondant sur la base actuarielle révisée, l'actuaire a établi un nouveau passif qui s'établissait à \$300,410,000 le 31 décembre 1968. (C'est l'écart entre le passif de \$1,043,730,000 et l'actif de \$743,320,000).

Par suite d'une disposition de la Loi fédérale sur les normes de prestations de pensions, le CN a dû considérer l'ancienne dette actuarielle comme un actif de la caisse pour la bonne raison que si elle était effacée, la caisse accuserait un excé-

an accounting surplus, arrived at by counting a previously calculated liability as a current asset and then comparing current assets with newly calculated liabilities. The "surplus" is merely a reduction in unfunded liabilities. (Amounts calculated as required by the fund and not yet paid in).

The Committee notes that the annual sum of \$29,255,000 was required to liquidate the original unfunded liability of \$671,420,000 whereas the annual sum of \$22,040,000 is required to liquidate the new unfunded liability of \$300,410,000. (Total payments over the balance of the original 60 years would come to \$1,718,721,250 and \$1,294,850,000 respectively.). The difference between the two sets of payments is not in proportion to the difference between the principal amounts because of the great difference in the interest rates. The company must pay $7\frac{1}{2}\%$ on the smaller amount (instead of 4% on the larger amount) because the actuary has assumed that the fund will earn that rate and interest not earned, because the money not yet in the fund, must be replaced.

The Committee understands that under the applicable legislation the company must pay the \$29,255,000 each year and then claim a surplus of \$7,215,000 (the difference between \$29,255,000 and \$22,040,000 to be used to reduce its payments.

The intent of the company to reduce its payments rests on the assumption that the company's obligation is only to provide the benefits promised by the plans and not to pay any fixed rate of contribution. Plan II, at least, appears to be consistent with this assumption. The employees' representatives have not produced any evidence that there was any agreement for the company to maintain any fixed level of contributions, except under Part I (providing for matching contributions up to 5%). The latter obligation appears to have been met:

Cet excédent n'a qu'une valeur comptable étant donné qu'on y arrive en considérant le passif précédent comme un actif ordinaire et en comparant ensuite l'actif avec le passif calculé de la nouvelle manière. En somme, «l'excédent» n'est qu'une diminution de la dette actuarielle (sommes calculées selon la nouvelle base mais non pas versées). Au lieu d'un excédent, on constate la présence d'un déficit de l'ordre de \$300,410,000.

Le Comité constate qu'il a fallu affecter annuellement une somme de \$29,255,000 pour amortir la dette actuarielle initiale de \$671,420,000, alors qu'il faut une somme annuelle de \$22,040,000 pour amortir la nouvelle dette actuarielle de l'ordre de \$300,410,000. (Les paiements globaux nécessaires pour amortir le reste de la dette des 60 premières années s'élèveraient respectivement à \$1,718,721,250 et \$1,294,850,000). La différence entre les deux catégories de paiements n'est pas proportionnel à l'écart entre la somme des principaux étant donné la grande disparité des taux d'intérêt. La Compagnie doit verser $7\frac{1}{2}\%$ p. 100 sur le plus petit des montants (au lieu de 4% p. 100 sur le plus élevé) parce que l'actuaire a supposé que l'argent serait placé à ce taux et que l'intérêt non courru, étant donné que l'argent n'a pas encore été versé dans la caisse, doit être remplacé.

Le Comité constate qu'en vertu de la loi actuelle, la Compagnie doit verser chaque année \$29,255,000 et accuser ensuite en excédent de \$7,215,000 (la différence entre \$29,255,000 et \$22,040,000) qui sert à réduire ces paiements.

La volonté de la Compagnie de réduire ses paiements repose sur l'hypothèse selon laquelle les obligations de la Compagnie ne consistent qu'à verser les pensions prévues par le régime et non à payer un taux fixe de contribution. Il semble tout au moins que l'application de la Partie II cadre avec cette hypothèse. Les représentants des cheminots n'ont fourni aucune preuve établissant que la Compagnie s'était engagée à maintenir un taux déterminé de contributions, sauf dans le cas de la Partie I (il faut que le taux des cotisations atteigne 5% p. 100). Il semble que la

société se soit acquittée de cette obligation.

The employee representatives who appeared before this Committee were critical of many aspects of the C.N. pension plans. However, these criticisms seemed to the Committee to revolve around a few basic alleged weaknesses in the plans.

The main and most frequently stated criticism of employees was the use by the company of the "surplus" to reduce its payments to the plan. As described in the preceding section of this report, this criticism appears to be invalid unless the unions can show that the company had an obligation to continue the previous rate of funding, i.e. that the old actuarial estimates were binding commitments on the company, even though subsequent actuarial studies indicated that these old estimates were too conservative.

Since the major employee proposals for improvements in the plans depended on the use of the non-existent "surplus" to provide greater benefits, they do not seem to be relevant to this Committee's mandate. For this and other reasons to be stated later in this report, the Committee does not feel that it should attempt to deal with the details of specific proposals to improve benefits under the plans.

However, there were certain basic general criticisms that the Committee must deal with.

The pensioners' representatives and others pointed out that many pensioners are receiving amounts as low as \$25 per month, in many cases after long service with the C.N. They made the case that on humanitarian grounds the C.N. should increase benefits to some reasonable minimum level for these people.

The Committee is aware that many C.N. pensioners in receipt of small pensions elected not to contribute to any of the C.N. plans and therefore enjoyed a higher take-home pay than did plan contributors. However, it is clear that \$25 is a negligible

Les représentants des employés qui ont comparu devant le Comité ont critiqué plusieurs aspects des régimes de pension du CN. Pourtant, le Comité constate que les divers témoignages tendent à faire ressortir certaines faiblesses générales des régimes.

C'est ainsi que la critique la plus souvent exprimée par les employés est l'usage que fait la Compagnie de «l'excédent» pour réduire sa contribution au régime. Comme on l'a fait remarquer plus haut, cette critique paraît être sans fondement, à moins que les syndicats ne prouvent que la Compagnie se soit engagée à maintenir le taux de ses versements, c'est-à-dire que les anciennes évaluations actuarielles imposaient certaines obligations à la Compagnie, même si des études subséquentes ont révélé que ces premières estimations étaient en deçà de la réalité.

Étant donné que les principales améliorations proposées par les employés se fondent sur l'utilisation d'un «excédent» inexistant pour augmenter les prestations, l'étude de ces propositions dépasse le mandat confié au Comité. Pour cette raison et pour d'autres qui seront précisées plus loin, le Comité n'estime pas devoir continuer plus avant l'étude détaillée de propositions particulières visant à hausser les prestations versées en vertu des régimes.

Pourtant, le Comité ne peut passer outre à certaines critiques générales exprimées par les représentants.

Les représentants des pensionnés ainsi que d'autres personnes ont souligné qu'un certain nombre de pensionnés recevaient des pensions dérisoires, \$25 par mois, dans bien des cas, après de longues années au service du CN. Ils affirment que, ne serait-ce que pour des raisons humanitaires, la société devrait relever ces prestations à un niveau raisonnable.

Le Comité a appris que beaucoup de pensionnés du CN que reçoivent actuellement une pension dérisoire ont choisi de ne pas contribuer à aucun des régimes de pension et bénéficiaient ainsi d'un revenu supérieur à ceux qui contribuaient au ré-

amount of pension for, say, a forty-year service record with the railway. Forty years of service would have entitled an employee, retiring prior to 1935, to a pension of 40% of his highest 10-year average earnings. (The Committee notes that a contributor to Plan II now earns a benefit of approximately 60% of his best average earnings for 40 years service at considerable expense to himself, where prior to 1935 he would have received 40% at no expense to himself).

A major complaint of the employee representatives was that the employees and their organizations have no real control over the administration of the plans and fund or changes in the plans. This was attributed mainly to the structure and powers of the Pension Board and the fact that the plans have not been subject to collective bargaining. The Pension Board has a majority of company appointed members and its decisions are subject to ratification by the C.N. Board of Directors. Nor does the Board have the power to change the plan.

The employees argued that more than half the money in the fund is their contributions or that the Fund is entirely theirs, because they gave up past wage increases in order to have a pension plan with company contributions. They claim the right to an equal share in the administration of the plans and some employee representatives stated that the plans should be negotiable.

Another objection arose from the fact that many active employees are not contributing to either plan and many are still contributing to Plan I, when it appears against their interest to do so. The employee representatives contended that Plan II should be opened again and it should be made clear that it is in the interests of

gime. Pourtant, il est évident que \$25 par mois est une somme dérisoire pour quelqu'un qui a passé 40 années de sa vie au service des chemins de fer. Si ces personnes avaient pris leur retraite avant 1935, elles auraient eu droit à une pension équivalent à 40 p. 100 de leur salaire moyen des dix meilleures années. (Le Comité note qu'un cotisant au Régime II, bénéficie actuellement d'une somme équivalant à peu près à 60 p. 100 de son salaire moyen le plus élevé de 40 années et trois quart de service après avoir dû verser une somme considérable en cotisations, alors qu'avant 1935, il aurait reçu 40 p. 100 de son salaire sans avoir versé de cotisations).

Les représentants des travailleurs se sont souvent plaints du fait que les travailleurs et les syndicats n'avaient aucun contrôle réel sur l'administration des régimes et des caisses de pension et ne pouvaient en aucune façon modifier ces régies. Cette situation s'explique principalement par la structure et les pouvoirs de la Commission des pensions et par le fait que les régimes de pension n'ont pas fait l'objet de négociations collectives. La Commission des pensions est formée en majorité de représentants de la Compagnie et les décisions qu'elle prend doivent être ratifiées par le Conseil d'administration du Canadien National. Cependant, la Commission n'a aucun pouvoir de modifier le régime.

Les employés ont prétendu que plus de la moitié du fonds de pension était constitué de leurs cotisations ou encore que le fonds leur appartenait entièrement, vu que, par le passé, ils ont préféré un régime de pension à la charge de la Compagnie à des hausses de salaire. Ils ont réclamé le droit de participer à part égale à l'administration des régimes et certains représentants ont affirmé que les régimes devraient faire l'objet de négociations.

L'autre objection s'appuie sur le fait que bon nombre d'employés en service ne contribuent ni à l'un ni à l'autre des régimes et que beaucoup contribuent encore au Régime I alors que de toute évidence ce n'est pas dans leur intérêt. Les représentants des travailleurs ont soutenu que le Régime II devrait encore être accessible

the Plan I members and non-contributors to join Plan II.

Some employee representatives raised objections to the fact that the company failed to make its current contributions prior to 1960 and is now counting these arrears payments as part of its current contributions to justify its claim to be paying at least half the cost of the plans. One brief from an employees' organization pointed out that interest payments on company arrears would not have been incurred if the company had made its contributions on a current basis and should therefore not be included as part of the cost of the plan.

Several union representatives stated their views to the Committee that the C.N. pension plans should be made subject to collective bargaining because this was the only way to effect desirable changes. They attributed many of the weaknesses of the plans to the fact that the company had made all the major decisions and employees had been given neither the information nor the opportunity to assess how best to protect their own interests under the plan. The union representatives appeared to be divided in their opinions as to whether it would be desirable to have the plans on the table in collective bargaining. The company indicated that it was willing to discuss the matter but did not commit itself to favouring or opposing such negotiations.

Your Committee recommends:

1. The Committee takes no position in the matter of collective bargaining of the C.N. pension plans. The Committee is aware that it may or may not be desirable to negotiate the terms of a pension plan or fund in a particular instance and is not in a position to know whether it is desirable in this case. This should be left to those who

et que l'on devrait bien expliquer aux cotisants du Régime I ainsi qu'aux non cotisants qu'il y va de leur intérêt d'adhérer au Régime II.

Certains représentants des travailleurs ont objecté que la Compagnie avait omis de verser sa contribution avant 1960 et qu'elle considérerait maintenant le paiement des arriérés comme faisant partie de sa contribution actuelle, cela dans le but d'appuyer son affirmation selon laquelle elle paye au moins la moitié des frais d'application des régimes. Dans son mémoire, un syndicat des travailleurs a souligné qu'il n'aurait pas été nécessaire de payer des intérêts sur les arriérés de la Compagnie, si celle-ci avait versé régulièrement ses contributions et c'est pourquoi ces sommes ne devraient pas être considérées comme des frais d'application du régime.

Plusieurs représentants syndicaux ont affirmé au Comité que les régimes de pension du CN devraient faire l'objet de négociation collective, puisque c'était là le seul moyen d'obtenir des changements souhaitables. Ils ont attribué plusieurs faiblesses des régimes au fait que la Compagnie avait pris toutes les décisions importantes et qu'elle ne leur avait donné ni les renseignements nécessaires, ni l'occasion d'examiner la meilleure manière de protéger leurs intérêts dans le cadre du régime de pension. Les représentants syndicaux ont exprimé des opinions différentes quant à l'à-propos de faire des régimes de pension un article de négociation collective.

La Compagnie a déclaré qu'elle était disposée à étudier le problème, mais elle ne s'est pas prononcée sur l'opportunité de telles négociations.

Le Comité recommande:

1. Le Comité ne se prononce pas sur la question de faire des régimes de pension du CN un article de négociation collective. Le Comité comprend qu'il peut ou ne peut pas être souhaitable dans une situation donnée de négocier les dispositions d'un régime ou d'une caisse de pension, mais il n'est pas en mesure de décider si la

would have to conduct the actual negotiations, drawing on their knowledge of the industry and of the complexities and difficulties of collective bargaining. (The Committee notes that there does not appear to be any legislation which prohibits collective bargaining of the pension plans).

2. The employee groups made numerous proposals for improvements to the plans in their briefs to this Committee. Since the plans may conceivably become subject to collective bargaining, the Committee does not propose to comment on any of these specific proposals for changes in the details of the plans. Such proposals might well provide the basis for bargaining and the Committee is in no position to prejudge their merits or establish priorities without knowing what other monetary proposals might be introduced into bargaining.

3. The powers of the C.N. Pension Board should be increased substantially. The Board should become a policy-making body, with respect to the fund and a consultative body with respect to the plan. The Unions and company should be given equal representation on this Board with an impartial Chairman being appointed, probably by a Minister of the Crown. Such an arrangement should have a considerable effect in restoring the confidence of the employees in the Pension Plan.

4. At the outset, this Committee wishes to point out that the Canada Pension Plan and the Quebec Pension Plan adopted the principle of adjusting pensions for cost of living increases. Furthermore, a second important principle has been adopted whereby Parliament in the name of all Canadians applied the cost of living adjustment on a current basis, but more important, retroactively to all public service pensioners.

chose serait souhaitable dans le cas présent. La question devrait être soumise à ceux qui sont chargés des négociations, vu leur connaissance de l'industrie, de la complexité de la question et des difficultés inhérentes à la négociation collective. (De l'avis du Comité, il ne semble pas exister de loi qui empêche de négocier le régime des pensions.)

2. Lors de la présentation de leurs mémoires au Comité, les groupes d'employés ont fait plusieurs suggestions en vue d'améliorer les régimes de pensions. Vu l'éventualité de la négociation des régimes de pensions, le Comité n'envisage pas de commenter aucune des propositions soumises en vue d'améliorer les détails du régime. Ces propositions pourraient bien constituer une base de négociation et le Comité ne veut pas préjuger de leur bien-fondé ou déterminer des priorités sans connaître d'autres propositions d'ordre monétaire qui pourraient être soumises au moment de ces négociations.

3. Les pouvoirs de la Commission des pensions du CN devraient être élargis substantiellement. Cet organisme devrait détenir des pouvoirs de décider en ce qui a trait à la caisse de pension et des pouvoirs consultatifs en ce qui regarde le régime de pension. Le syndicat devrait y être représenté à part égale avec l'employeur et il faudra peut-être qu'un ministre du gouvernement désigne un président indépendant. Ce serait sans aucun doute un excellent moyen de redonner confiance aux travailleurs dans leur régime de pension.

4. En premier lieu, le Comité désire souligner que l'entrée en vigueur du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec ont soulevé le problème de l'indexation des pensions sur le coût de la vie. De plus, un second principe important a été adopté à l'effet que le Parlement, au nom de tous les Canadiens, a appliqué sur une base régulière, l'indexation des pensions sur le coût de la vie et ce qui est encore plus important, ré-

The Committee strongly recommends that these principles be adopted on a broader basis and that other major employers, including Crown Corporations, recognize their obligation to follow the lead of Parliament in this regard. The Committee specifically recommends that the Canadian National Railways implement these principles forthwith.

5. The actuarial basis adopted in the Mercer Report appears realistic to the Committee. Therefore, there is no actuarial requirement for the \$671 million payment claimed by the Unions. There is no legislative compulsion on the company to pay the additional amount.

However, under the legislation, the company must make the \$29 million annual amortization payment and then claim an annual surplus of \$7 million in excess of the actuary's recommended \$22 million annual payment. Since this surplus is available to enable the company to reduce its payments, it is also available to increase pension benefits. The Committee recommends that the \$7 million annual surplus be used to increase benefits for present pensioners. In the new actuarial valuation, the reserve for pensioners (\$376 million) is over half the total invested fund. This money is also the *oldest* money in the fund. For these reasons, the pensioners appear to this Committee to have a prior claim on any surplus designated by the company.

The Committee accordingly recommends that the benefits arising from the allocation of this surplus should be separate from and prior to the cost of living adjustments referred to in paragraph 4.

A reconstituted Pension Board, as recommended in paragraph 3, would

troactif à tous les pensionnés des services publics.

Le Comité recommande fortement que ces principes soient adoptés sur une base plus large et que d'autres grands employeurs y compris les sociétés d'État, reconnaissent leurs obligations et suivent l'exemple du Parlement à cet effet.

5. La base actuarielle adoptée dans le rapport Mercer semble très convenable. C'est pourquoi nous ne voyons aucun fondement à la réclamation du syndicat qui exige une somme de 671 millions de dollars. Légalement, la société n'est nullement obligée de verser cette somme supplémentaire.

Cependant, la loi oblige la Compagnie à faire un amortissement annuel de 29 millions de dollars avant de réclamer un excédent annuel de 7 millions de dollars, l'actuaire ayant recommandé un paiement annuel de 22 millions de dollars. Comme la Compagnie peut utiliser cet excédent pour diminuer ses paiements, celui-ci peut également servir à accroître les prestations des pensionnés actuels. Le Comité recommande donc que ces 7 millions de dollars de surplus annuels soient utilisés pour augmenter les bénéfices aux pensionnés actuels. Selon la nouvelle évaluation actuarielle, la réserve prévue pour les pensions (376 millions de dollars) dépasse la moitié du montant du fonds investi. Cette somme constitue également les premières contributions à la caisse. C'est pour ces raisons que le Comité croit que les pensionnés devraient être les premiers à bénéficier de tout excédent déclaré par la Compagnie.

En conséquence, le Comité recommande que les bénéfices découlant de l'affectation de ce surplus devraient être mis à part avant de procéder à l'indexation des pensions sur le coût de la vie, tel qu'il est fait mention au paragraphe 4.

La Commission des pensions nouvellement reconstituée, tel que re-

in the Committee's view, be the appropriate body to deal with the allocation of the \$7 million annual surplus.

6. Plan II (known as the 1959 Plan), should be opened to all employees who are not members. These employees should be given a clear explanation of the fact that they can join the Plan without paying prior service contributions, but the option to pay such prior contributions should be made available, if it is in the interest of the employee to do so.

7. Following the mortgage analogy used by the actuary for the company in his appearance before this Committee, if a house is purchased for \$30,000 in cash, there is no argument as to the true purchase cost. Alternatively, if a \$30,000 house is purchased by means of \$10,000 down payment and a \$20,000 mortgage, with payments extended over a long period of time, with the total mortgage payments including one-half each interest and capital, the total outlay involved would be \$50,000, of which \$30,000 would consist of the down payment plus the principal repayments on the mortgage, the balance being \$20,000 of interest charges. It appears clear that the mortgage interest is *not* part of the purchase price of the house, since if this were so, a \$30,000 house would have a different purchase price according to (a) the down payment, (b) the interest rate on the mortgage, and (c) the term of the mortgage.

If two people wished to buy *equal* shares in a house, one paying cash and the other raising a mortgage to cover his part, the mortgage interest cost would *not* entitle the second person to more than half share in the house.

Similarly, if the company were to borrow the \$300 million (the amount of the unfunded liability) at 7½% in-

commandé au paragraphe 3 du présent rapport, serait, de l'avis du Comité, l'organisme approprié pour voir à l'affectation de ce surplus annuel de 7 millions de dollars.

6. Le Régime II (connu sous le Régime de 1959) devrait être accessible à tous les travailleurs qui n'y ont pas encore adhéré. On devrait leur expliquer qu'ils peuvent adhérer à ce régime sans avoir à verser de cotisations pour leurs années antérieures de service et une telle option devrait leur être offerte si elle est à l'avantage du travailleur.

7. Selon l'analogie avec la valeur de l'hypothèque employée par l'actuaire de la Compagnie, lors de son témoignage, une maison qui est achetée au prix de \$30,000 comptant coûte réellement cette somme. Par contre, si le prix d'une maison de \$30,000 est acquitté au moyen d'un acompte de \$10,000 et d'une hypothèque de \$20,000, que les paiements sont étalés sur une longue période et que l'intérêt sur l'hypothèque représente la même valeur que le capital, le prix définitif de la maison sera de \$50,000 dont \$30,000 auront servi d'acompte, y compris le remboursement du principal, tandis que les \$20,000 restants représenteront des frais d'intérêt. Il est donc évident que l'intérêt hypothécaire ne fait *pas* partie du prix de la maison puisque, s'il en était ainsi, une maison de \$30,000 aurait un prix d'achat différent selon que l'on tiendrait compte a) du versement initial; b) du taux d'intérêt hypothécaire et c) de la durée de l'hypothèque.

Si deux personnes désirent acheter à part *égale* une maison, et que l'une d'elles acquitte le prix de sa part comptant et que l'autre le fait au moyen d'une hypothèque, les frais d'intérêt hypothécaire ne permettront à la deuxième personne de ne *pas* posséder plus que la moitié cette maison.

De même, si la Compagnie devait emprunter les 300 millions de dollars (montant de la dette actuarielle)

interest from a bank or other financial institution, and pay this money into the fund, the following situation would result. The fund would be actuarially solvent and the company would make its interest payment to the bank or other institution. In these circumstances, the company probably would not claim that the interest cost on the loan was part of the cost of the pension plan.

The fact that the company has, in effect, borrowed this money from the fund and is paying the interest to the fund has no material effect on this situation. The interest costs are still not part of the cost of the Pension Plan.

The company has stated in its supporting brief that its policy is to pay at least half of the cost of the Pension Plan. In the Committee's opinion, the company should conform to its own stated policy, and should not include interest charges on unfunded liabilities in the statement of its cost. Again, specific application of the additional contributions by the company should be left to the two parties.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 29, 31, 32, 33, 34 and 35*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

d'une banque ou d'une autre institution financière au taux de 7½ p. 100, et verser cet argent à la caisse, il en résulterait ce qui suit: les comptes de la caisse balanceraient et la Compagnie devrait verser l'intérêt à la banque ou à l'institution. Il est peu probable que la Compagnie prétendrait que ses frais d'intérêt font partie des frais d'application du régime de pension.

Or, étant donné que la Compagnie a emprunté cette somme de la caisse et qu'elle y paye un intérêt, la situation de la caisse n'en est nullement affectée. Cependant, les frais d'intérêt ne sont pas inclus dans les frais du régime de pension.

Dans son mémoire, la Compagnie a affirmé qu'elle désirait payer au moins la moitié des frais du régime de pension. De l'avis du Comité, la Compagnie devrait adopter cette ligne de conduite et ne devrait pas inclure dans son rapport les frais d'intérêt de sa dette actuarielle que lui coûte le régime. Comme nous l'avons déjà dit, il revient aux deux parties intéressées de décider de l'affectation précise des contributions supplémentaires versées par la société.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n°s 29, 31, 32, 33, 34 et 35*) est déposé.

Respectueusement soumis,

APPENDIX "A"

List of witnesses heard by the Committee on the question of the Canadian National Pension Fund.

Officials of the Department of Labour.

Mr. Harold N. Campbell,
London, Ontario.

Mr. John L. Pickett, Secretary-Treasurer,
United Transportation Union, Brotherhood
of Railroad Trainmen,
Edmonton, Alberta.

Mr. George H. Bevan, P. Eng.,
Don Mills, Ontario.

Mr. Frederick Albert O'Grady,
Ottawa, Ontario.

Mr. H. R. Burnett,
Lodge 1874,
United Transportation Union,
St-Vital 8, Manitoba.

Mr. C. T. Vance, President,
Retired Railway Veteran's Association,
Edmonton, Alberta.

Mr. Edward H. Egan,
United Transportation Union,
Ottawa, Ontario.

Mr. F. C. Dekoninck,
United Transportation Union.

Mr. W. G. McGregor, Canadian Legislative
Representative,
United Transportation Union.

Mr. D. V. McDuffe, Assistant Canadian
Legislative Representative,
United Transportation Union.

Mr. R. Deslaurier, Consultant,
United Transportation Union.

Mr. Robert P. Caley,
Sarnia Pension Committee.

Mr. E. T. Harrison,
Sarnia Pension Committee.

Mr. Thomas C. Smith,
Sarnia Pension Committee.

APPENDICE «A»

Liste des témoins entendus par le Comité sur la question du fonds de retraite des chemins de fer du National-Canadien.

Des fonctionnaires du ministère du Travail

M. Harold N. Campbell,
London (Ontario).

M. John L. Pickett, secrétaire-trésorier,
United Transportation Union, Brotherhood
of Railroad Trainmen,
Edmonton (Alberta).

M. George H. Bevan, ingénieur,
Don Mills (Ontario).

M. Frederick Albert O'Grady,
Ottawa (Ontario).

M. H. R. Burnett,
Groupe 1874,
United Transportation Union,
St-Vital 8 (Manitoba).

M. C. T. Vance, président,
Association des anciens retraités des
Chemins de fer,
Edmonton (Alberta).

M. Edward H. Egan,
United Transportation Union,
Ottawa (Ontario).

M. F. C. Dekoninck,
United Transportation Union.

M. W. G. McGregor, représentant législatif
canadien,
United Transportation Union.

M. D. V. McDuffe, représentant législatif
canadien adjoint,
United Transportation Union.

M. R. Deslaurier, expert conseil,
United Transportation Union.

M. Robert P. Caley,
Sarnia Pension Committee
(comité des pensions de Sarnia).

M. E. T. Harrison,
Sarnia Pension Committee
(comité des pensions de Sarnia).

M. Thomas C. Smith,
Sarnia Pension Committee
(comité des pensions de Sarnia).

- | | |
|---|---|
| Mr. I. V. Clements, Chairman,
Canadian National Railways General
Chairmen's Association. | M. I. V. Clements, président,
Association générale des présidents des
Chemins de fer Nationaux du Canada |
| Mr. F. M. Sheahan,
Member of the Pension Board,
Canadian National Railways General
Chairmen's Association. | M. F. M. Sheahan,
Membre de la Commission des pensions,
Association générale des présidents des
Chemins de fer Nationaux du Canada |
| Mr. A. N. Hopper,
Member of the Pension Board,
Canadian National Railways General
Chairmen's Association. | M. A. N. Hopper,
Membre de la Commission des pensions,
Association générale des présidents des
Chemins de fer Nationaux du Canada |
| Mr. Peter B. Carew, Acting Executive
Secretary,
Canadian Railway Labour Association. | M. Peter B. Carew, secrétaire exécutif
intérimaire,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. J. F. Walter,
Brotherhood of Locomotive Engineers,
Canadian Railway Labour Association. | M. J. F. Walter,
Brotherhood of Locomotive Engineers,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. D. N. Secord,
(Canadian Brotherhood of Railway Trans-
port and General Workers),
Canadian Railway Labour Association. | M. D. N. Secord,
(Fraternité canadienne des cheminots
employés des transports et autres
ouvriers),
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. G. W. McDevitt, Vice-President,
United Transportation Union,
Canadian Railway Labour Association. | M. G. W. McDevitt, vice-président,
United Transportation Union,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. W. J. Smith, National President,
Canadian Brotherhood of Railway Trans-
port and General Workers,
Canadian Railway Labour Association. | M. W. J. Smith, président national,
Fraternité canadienne des cheminots
employés des transports et autres
ouvriers,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. M. K. Carson,
Executive Vice-President,
Canadian Brotherhood of Railway Trans-
port and General Workers,
Canadian Railway Labour Association. | M. M. K. Carson, vice-président exécutif,
Fraternité canadienne des cheminots
employés des transports et autres
ouvriers,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. D. N. Secord,
National Secretary-Treasurer,
Canadian Brotherhood of Railway Trans-
port and General Workers,
Canadian Railway Labour Association. | M. D. N. Secord, secrétaire-trésorier
national,
Fraternité canadienne des cheminots
employés des transports et autres
ouvriers,
Canadian Railway Labour Association. |
| Mr. J. T. D. Rioux,
United Transport Union. | M. J. T. D. Rioux,
United Transportation Union. |
| Mr. V. C. Sear, President,
Retired Railway Employees Association
Inc.,
Ottawa, Ontario. | M. V. C. Sear, président,
Association des employés de Chemins de
fer à la retraite, Inc.
Ottawa (Ontario). |
| Mr. F. A. Pouliot, President,
Canadian Pacific Railway Pioneers Asso-
ciation, | M. F. A. Pouliot, président,
Canadian Pacific Railway Pioneers
Association, |

Retired Railway Employees Association Inc., Quebec, Quebec.	Association des employés de Chemins de fer à la retraite, Inc., Québec (Québec).
Mr. Thomas Lemieux, President, Montreal Council, Retired Railway Employees Association Inc.	M. Thomas Lemieux, président, Conseil de Montréal, Association des employés de Chemins de fer à la retraite, Inc.
Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President, Canadian National Railways.	M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président, Chemins de fer Nationaux du Canada.
Mr. R. A. Tarr, Vice-President, Canadian National and Chairman of the Pension Board, Canadian National Railways.	M. R. A. Tarr, vice-président, Chemins de fer Nationaux et président de la Commission des pensions, Chemins de fer Nationaux du Canada.
Mr. P. T. Aubé, Manager, Pension and Welfare Plans, Canadian National Railways.	M. P. T. Aubé, directeur des régimes de retraite et de bien-être, Chemins de fer Nationaux du Canada.
Mr. J. M. Duncan, Assistant General Counsel, Canadian National Railways.	M. J. M. Duncan, avocat-conseil général adjoint, Chemins de fer Nationaux du Canada.
Mr. Cyril Woods, Actuary, William M. Mercer Ltd., (Canadian National Railways).	M. Cyril Woods, actuaire, William M. Mercer Ltd., (Chemins de fer Nationaux du Canada).

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, September 8, 1970
(78)

The Standing Committee on Transport and Communications met (*in camera*) at 10.25 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Forget, Forrestall, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(16).

Other Member present: Mr. Knowles (*Winnipeg North Centre*).

The Committee proceeded to the consideration of a Draft Report to the House on the subject of the Canadian National Railways Pension Fund.

At 12.30 p.m. the Committee adjourned until 2.30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING (79)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened (*in camera*) at 2.40 p.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(16).

Other Members present: Messrs. Knowles (*Winnipeg North Centre*), Guay (*Lévis*).

The Committee resumed its consideration of the Draft Report to the House on the Canadian National Railways Pension Fund.

At 4.35 p.m. the Committee adjourned until 8.00 p.m. this evening.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 8 septembre 1970
(78)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit (*à huis clos*) à 10 h 25 ce matin. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Forget, Forrestall, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(16).

Autre député présent: M. Knowles (*Winnipeg-Nord-Centre*).

Le Comité continue l'étude du projet de rapport à la Chambre concernant le fonds de pension des chemins de fer du Canadien National.

A 12 h 30 la séance du Comité est levée jusqu'à 2 h 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (79)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à nouveau (*à huis clos*) cet après-midi à 2 h 40. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(16).

Autres députés présents: MM. Knowles (*Winnipeg-Nord-Centre*), Guay (*Lévis*).

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport à la Chambre concernant le fonds de pension des chemins de fer du Canadien National.

A 4 h 35 de l'après-midi la séance du Comité est levée jusqu'à 8 h du soir.

EVENING SITTING
(80)

The Standing Committee on Transport and Communications reassembled (*in camera*) at 8.05 this evening. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Forrestall, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(15).

Other Members present: Messrs. Knowles (*Winnipeg North Centre*), Guay (*Lévis*).

The Committee resumed its consideration of the Draft Report to the House on the subject of the Canadian National Railways Pension Fund.

The Report carried and, pursuant to the Committee's Thirteenth Report which was concurred in on Friday, June 26, 1970, the Chairman was authorized to table it with the Clerk of the House. The Committee was also authorized to distribute and publish its Report even though the House is not sitting.

The Committee agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure should review the corrected copy of the Report before the Chairman tables it with the Clerk of the House.

On motion of Mr. Allmand,

Resolved: That 2,000 copies of Issue 36, which contains the Fourteenth Report to the House pertaining to the Canadian National Railways Pension Fund, be printed and that the Clerk be authorized to send a copy to the witnesses who appeared before the Committee on the above mentioned subject.

At 8.45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

SÉANCE DU SOIR
(80)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à nouveau (*à huis clos*) ce soir à 8 h 05. Le président M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Crossman, Forget, Forrestall, Howe, Lessard (*LaSalle*), Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(15).

Autres députés présents: MM. Knowles (*Winnipeg-Nord-Centre*), Guay (*Lévis*).

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport à la Chambre concernant le fonds de pension des chemins de fer du Canadien National.

Le rapport est adopté et, conformément au Treizième rapport du Comité adopté en Chambre le vendredi 26 juin 1970, le président du Comité est autorisé à remettre ledit rapport au greffier de la Chambre des communes. Le Comité reçoit également l'autorisation de distribuer et de publier son rapport, bien que la Chambre ne soit pas en session.

Le Comité décide que le sous-comité du programme et de la procédure revoie l'exemplaire corrigé du Rapport avant que le président ne remette celui-ci au greffier de la Chambre des communes.

Sur une proposition de M. Allmand,

Il est convenu,—Que 2,000 exemplaires du fascicule 36, qui contient le Quatorzième rapport à la Chambre concernant le fonds de pension du chemin de fer du Canadien National, soient imprimés et que le greffier soit autorisé à en envoyer un exemplaire aux témoins qui ont comparu devant le Comité concernant le sujet susmentionné.

A 8 h 45 le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

I N D E X

OF
PROCEEDINGS

DES
DÉLIBÉRATIONS

Issues Nos.

1 to 36

Fascicules n^{os}

1 à 36

Organization meeting: Thursday,
November 6, 1969.

Séance d'organisation: le jeudi
6 novembre 1969.

Last meeting: Tuesday,
September 8, 1970.

Dernière séance: le mardi
8 septembre 1970.

INDEX

ATC
See
 Canadian Transport Commission,
 Air Transport Committee

Aeronautics Act, An Act respecting regulations made pursuant to section 4, Bill C-218
 Cause of legislation 30:9
 Effect 30:8-10
 Explanation, Fortier, Jacques 30:7, 30:8
 Reported to the House without amendment 30:4, 30:10

Air Canada
 Atlantic provinces service 18:89-92
 Canadian National Railways financing, relationship 20:23, 28:88, 28:89
 Customer-related activities 10:140, 10:141
 Pension plan 32:73, 32:75, 34:67, 34:107-111
 Regional carriers, discussions, co-operation 18:51-53, 20:65-67
 Routes
 Changes 2:121, 2:124, 20:65, 20:67
 Chartered air carriers, use 18:79, 18:80
 Trans-Atlantic group flights, reduction, application 2:89, 2:90
 Transport Department loan 20:23

Air Terminal Transport Limited, Toronto
 Aero Taxi (Mississauga), connection with 10:72, 10:73
 Airport ground transportation
 Air Canada, contract with 10:59, 10:60, 10:158
 Brief, comments 10:53-121, 10:151-163
 Bus operations 10:54, 10:154, 10:155, 10:160
 Complaints re service 9:59, 10:70-72
 Deadheading 8:104, 8:105, 8:108
 Information counter 10:66, 10:87, 10:97, 10:160, 10:161
 Insurance coverage 10:57
 International Brotherhood of Teamsters, representations 9:69, 9:70, 9:74, 9:75
 Jumbo jet traffic, research, future requirements 10:67-69
 Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated, supplementary service agreement 8:49, 8:50, 8:82, 8:91, 8:100, 8:101
 Operation losses 10:64
 Rates 8:75, 8:76, 8:104, 8:111, 8:112, 9:105, 9:106, 10:41-43, 10:59, 10:79, 10:80, 10:89-91, 10:155, 10:156, 10:162

Aéroglosses
 Utilités 20:92-93

Aéronautique, Loi sur l'
 Modifications 20:22
 Stipulations, Comité du transport aérien, pouvoirs 2:81, 2:83-85

Aéroport
 Calgary-Edmonton, projet STOL 24:140, 24:148-149

Aéroports
Voir
 Commission canadienne des Transports
 Jamieson, Hon. D., Ministre des Transports
 Transports, Ministère des (Ville)

Aéroports—Canada, transport de surface
Voir
 Association canadienne des transports terrestres aux aéroports
 Transport de surface, Aéroports Canada
 Transport rapide (Ville), aéroport international

Air Canada
 Administration, actifs 20:23, 28:88-89
 Fonds de pension 32:73, 34:107-111
 Horaire 2:127
 Lignes aériennes, modifications parcours, juridiction 2:121, 2:124, 18:50-53, 18:89, 20:67
 Services
 Atlantique 20:65
 Terre-Neuve, qualité 18:89-92
 Statut, projet modification 20:23
 Transporteurs
 Aériens affrétés 10:79-80
 Régionaux, rationalisation du matériel 20:65-67
 Vols nolisés, tarifs 2:89-90

Airline Limousine Service
Voir
 Toronto, aéroport international—
 Services taxis

Air Terminal Transport Co. Ltd.
Voir
 Toronto, aéroport international—
 Services taxis

- Taxi firms, discussions with 10:83, 10:84
 Taxi participation granted, views 8:48, 8:64, 8:89, 8:92, 9:51-56, 9:65-68, 10:58, 10:66, 10:77-79, 10:82, 10:84, 10:88, 10:89, 10:102-105, 10:115, 10:116, 10:158, 10:159
 Taxi service 10:57, 10:63, 10:66, 10:72, 10:101, 10:102, 10:113, 10:114
 Terminals 9:74, 10:54, 10:119-121
 Toronto Transit Commission, bus service, objections 10:64-66, 10:109-113
 Transport Department contract 8:33, 10:84, 10:85, 10:103
 Vehicles, equipment 10:55, 10:92-95
 Cruising privilege 9:68, 9:105
 Deadheading 9:53, 9:56, 9:57, 9:60, 9:61, 9:67, 10:58, 10:72, 10:159
 Drivers 9:62, 9:63
 Government leases 10:56, 10:57, 10:156, 10:157
 Helicopter service 10:114, 10:115
 Labour problems 9:58, 9:59
 Licence 8:117, 8:120, 8:135, 10:55, 10:56, 10:61, 10:62, 10:75, 10:76, 10:153, 10:154
 Mississauga, taxes 10:108, 10:109
 Operations, enlargement 9:54, 9:55, 9:68, 9:69
 Passenger pick up and delivery, regulations 9:71, 10:91, 10:92, 10:117
 Taxicab operation, Mississauga licence 8:37, 8:38, 8:124, 8:128-131, 8:138-140, 9:9, 9:11-14, 9:16, 9:17, 9:27, 9:38, 9:39, 9:44, 9:70, 9:71, 10:58, 10:63, 10:64, 10:97-101, 10:105-107
 Vehicles, number, replacement, radio-equipped 8:67, 8:68, 8:89, 10:55, 10:108, 10:117, 10:118
- Air Traffic Control**
See
 Transport Department
- Air Transport Committee**
See
 Canadian Transport Commission
- Airlines**
 Chartered flights
 Commission, maximum payable 2:90-92
 Operation between Air Canada points 18:79, 18:80
 Rates, competition-based 2:56, 2:67, 2:68, 2:79, 2:126-128
 Regional carriers
 Fare schedule, Canadian Transport Commission approval 2:95, 2:96
 Government financial backing, support 2:59, 2:60, 2:128, 2:129, 18:65, 18:66
See also
 Canadian Transport Commission, Air Transport Committee
 Individual airlines
- Arctique**
 Navigation, renseignements 20:26-28
- Arrow**
 Enquêtes, Ministère Transports 20:34-35, 20:54-55
- Asselin, M. E. T., Conseiller juridique, Diamo**
Taxicab Association Ltd., Veterans Taxi Own Association, Montréal
 Mémoire, services taxis à l'aéroport 4:11-16, 4:22-23
- Asselin, M. G., Mouvement de libération du Taxicab, Montréal**
 Mémoire, situation du taxi, Montréal 5:6-15
- Association canadienne des automobilistes**
 Constitution, objectifs 12:90-94
- Association canadienne des transports terrestres et aériens**
 Formation 10:16
 Intérêts financiers, déclarations 10:17-18
 Mémoire 10:135-143
 Permis, juridiction 10:24
 Qualité
 Améliorations 10:19-21, 10:28, 10:30-31
 Témoignages lignes aériennes 10:15
 Recommandations au Ministère des Transports, exploitation services 10:8-10:14-16, 10:21, 10:30
 Services taxis
 Effectifs, activités 10:7-8, 10:13, 10:23
 Exclusivité 10:25-27, 10:29
 Tarifs, uniformité, ententes 10:19
- Association canadienne du transport aérien**
 Comité du transport aérien
 Cour Suprême, vote non-confiance 2:81-88
 Représentation 2:89
 Rapport annuel 1968, transporteurs aériens régionaux 2:85-86, 2:138-139
- Association de Taxi de La Salle**
Voir
 Montréal, aéroport international—Services taxis
 Montréal—Services taxis
- Association du progrès du Bas Saint-Laurent**
 Navigation hivernale, étude 2:16-17
- ATT**
Voir
 Toronto, aéroport international—Services taxis—Air Terminal Transport Limited

Airplanes

- Braking system failure, indication 12:13
- Executive type, growth, problems 2:121
- Instrument Landing System, Non-Directional Beacon, comparison 2:50, 2:51
- Regulations, private, chartered aircraft 2:53, 2:54
- Supersonic jets, Canadian use 20:9, 20:81, 20:82, 20:90, 20:91
- See also*
- Canadian Transport Commission, Air Transport Committee

Airport Ground Transportation

- Airlines passenger count, availability 10:10, 10:15, 10:16, 10:20, 10:21, 10:28, 10:139-141, 24:71
- American capital, infiltration 22:44, 22:45
- Basic principles 23:134, 23:135
- Cargo, freight 24:143
- Co-ordination, surface, airborne systems 23:9, 23:15-17, 23:25, 23:106-109
- Contract, perpetual, suggested 10:9, 10:26, 10:27, 10:31, 10:32, 10:141-143
- Delayed flights, service 10:140, 10:141
- Future 6:40, 6:41
- New York 6:55, 6:177, 6:178, 6:191-193
- Private cars 21:77
- Rapid transit 21:71, 21:75, 23:108, 23:109
- San Francisco 22:38
- Seattle 22:20, 22:28
- Service costs, standards 22:8, 22:24, 24:133, 24:136
- Taxi monopolies 25:7-10
- Taxi service, participation 10:29, 10:30, 24:133, 24:152, 24:153, 25:7-10
- Transport and Communications Standing Committee
- Recommendations 35:4-6
- Report to the House 35:3-10
- Witnesses, list 35:6-10
- Transport Department fees 10:34, 10:35, 10:136-139
- Zone rate policy 10:14, 10:15
- See also*
- Airport Ground Transportation Association of Canada
- Individual airports
- Individual cities, Taxicabs
- Transport Ground Transportation Association of Canada
- Brief, comments re airport ground transportation 10:7-38, 10:135-143
- Control of profits formula, reaction 10:17, 10:18
- Licences 10:24, 10:25
- Membership 10:7, 10:13, 10:17, 10:23, 10:24, 10:135, 10:136
- Metered taxicab operation 10:13
- Service
- Exclusive desired 10:25, 10:26
- Types, tenders 10:11, 10:12

Autobus, services d'

- Permis 10:24-25
- Terre-Neuve 18:40-44, 28:34-35, 28:51
- Voir aussi*
- (Ville), aéroport international—
- Services autobus
- (Ville) —Services autobus

Avions

- Voir*
- Transports, Ministère des

Baker, M. G.M., Deerholme, C.B.

- Lettre, pensions, Canadian National 34:67-68

Baldwin, M. E.R., Toronto, Ont.

- Lettre, transport de surface, aéroport international 10:165

Barbeau, M. A., Conseiller juridique, Association de taxi La Salle, Montréal

- Mémoire, solutions problèmes transports surface
- Montréal, Dorval 5:76-77

Baril, M. B., Directeur de division, Quebec North Shore Paper Company

- Exposé, historique, Quebec Shore Paper Company, besoins transport 2:7-10

Beckerton, M. C., Président général, Canadian Brotherhood of Railway and other Transport Worker, Scarborough, Ont.

- Lettre, régime de pension, Chemins de fer nationaux 34:84-89

Béland, M. C., Conseiller juridique, Syndicat des propriétaires-unis du taxi, Montréal

- Mémoire, situation, transport de surface 6:118-120, 6:198-199

Bell, M. R.G., Toronto, Ont.

- Lettre, transport de surface, aéroport international 10:164

Bell Cabs Ltd.

- Voir*
- Calgary, aéroport international—
- Services taxis
- Calgary—Services taxis

Bell Téléphone

- Réglementation, coûts

Bergen, M. J., United Transportation Union, Division 783, Saskatoon, Sask.

- Mémoire, régime de retraite, Chemins de fer nationaux 34:80-81

Airports

- Alternates 20:39, 20:40
- Facilities unsafe, airline licence refusal by Transport Department 2:114-116
- Jumbo jet landings (747), facilities 20:17, 20:18
- Landing equipment, systems 2:106, 2:116, 2:117
- Management study 2:112, 2:113
- Operational procedures, comparison with United States 2:125, 2:126
- Private airstrips, rules and regulations 2:135
- Quebec, northern 2:50-53, 2:56-58, 2:60, 2:61, 2:124, 2:125
- See also*
- Individual airports
- Transport Department, Air Services

Alberta

- Post offices, closing 15:74-79, 15:83, 16:16-19

"Arrow"

- Armed Forces services 20:47, 20:48
- Clean up, cost, techniques 20:13
- Inquiry 20:34-36
- Regulations, changes resulting 20:15, 20:16

Asselin, E. T., Advocate, Diamond Taxicab Association Limited and Veterans Taxicab Association of Montreal Incorporated

- Montreal International Airport ground transportation, brief, presentation 4:11-16

Asselin, Guy, Mouvement de libération du taxi de Montréal

- Montreal International Airport, transportation service, analysis 5:6-15

Atlantic Provinces

- Atlantic Region Freight Assistance Act 2:10, 2:24, 2:25, 2:131-138, 8:4-6, 8:11, 18:22, 20:84-86, 28:51, 28:72, 28:74
- Freight rates structure 28:73
- Maritime Freight Rates Act 20:42, 28:36, 28:37
- Railway services 28:52-55
- Transportation
 - Accomplishments, government policy 20:87, 20:88
 - Federal-provincial committee 2:130-132, 18:23, 20:43-46, 20:86, 20:87
- Transportation problems
 - Report, recommendations, Transport and Communications Standing Committee 8:4-15
 - Witnesses, list 8:12-15

Atlantic Provinces Transportation Commission

- Shipping Conferences Exemption Act, Bill C-184, letter concerning 26:133-135

Bevan, M. G.H., Ingénieur retraité, Service des Communications, Canadian National, Don Mills, Ont.
Exposé, caisses retraite 29:62-67

Bill C-11—«Loi modifiant la Loi sur les Chemins de fer»

- Compagnies, témoignages 1:16, 1:30-31
- Discussions, art. 1—Location lignes, matériel 1:22
- Exposé, Hon. E.W. Kierans 1:11-15
- Influences sur
 - Communications hors frontières 1:31
 - Investissements 1:17, 1:27
- Réseaux services
 - Micro-ondes
 - Politique gouvernement 1:20-21, 1:48, 1:52
 - Transmission T.V. par câble, droits 1:21, 1:49
 - Téléphoniques rapports avec services réponse téléphonique 1:22
- Restriction tarifs
 - Computer Sciences 1:29
 - Réseau «Code-a-phone» 1:23
 - Sociétés
 - Lignes privées, téléphone 1:22-26
 - Ordinateurs 1:28
 - Services au public, supervision 1:33
 - Système radio-communications, imposition droit permis 1:47-48

Bill C-7—«Loi de 1969 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement, garantie)»

- Subventions, déficit 2:21

Bill C-26—«Loi modifiant le Code criminel (Pollution)»

- Dispositifs sécurité, automobiles, propositions de l'industrie 12:24-25

Bill C-108—«Loi concernant l'inspection des véhicules automobiles»

- Normes de sécurité 13:18-19

Bill C-137—«Loi sur la sécurité des véhicules automobiles»

- Accord canado-américain, sanctions 13:63, 13:66-6
- Amendements
 - Art. 11—Pouvoirs inspecteurs 13:3, 13:36-51
 - 13:53-58, 13:68, 13:78-86, 13:91, 13:99-10
 - 13—Saisie 13:3, 13:57-58, 13:81-83, 13:86, 13:102
 - 20—Rapport au Parlement 13:3-4, 13:103
- Consultations
 - Industrie automobile, public 11:40, 11:64-66, 13:91-99
 - Office des normes du gouvernement canadien 11:40-41
 - Provinces, réglementation 11:40, 11:59, 11:62, 11:71-73, 11:76, 11:81, 11:90, 11:93, 13:35

Atlantic Region Freight Assistance Act

See

Atlantic Provinces

Automobile Industry

Design departments 12:58

Unions, collective agreements, "management's right"
clause 12:54, 12:55

Automobiles

See

Motor vehicles

Aviation (Canada)

Air traffic, anticipated 20:88

General facilities 20:20, 20:21

International landing rights, negotiations 20:62,
20:80, 20:81

Operators, unlicensed, problem 20:22, 20:73, 20:74

Barbeau, Alphonse, Lawyer, LaSalle Taxi Association

Montreal International Airport ground transportation, brief, presentation 5:76, 5:77

Baril, Bernard, Divisional Manager, Quebec North Shore Paper Company

Transportation, North Shore, Lower St. Lawrence River, brief 2:7-10

Béland, Claude, Legal Counsel, United Taxi Owners' Association of Montreal

Montreal International Airport ground transportation, brief, presentation 6:118-120

Bryan, G. H., P. Eng., Don Mills, Ontario

Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 29:62-72

Acts

C-11—An act to amend the Railway Act 1:4-55

C-137—An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicles and to provide for safety standards for certain motor vehicles imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another (Motor Vehicle Safety Act) 11:5-94, 12:3-94, 13:3-110

C-184—An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Combines Investigation Act (Shipping Conferences Exemption Act) 26:4-135

C-218—An Act respecting regulations made pursuant to section 4 of the Aeronautics Act 30:4-10

S-17—An Act to incorporate ICG Transmission Limited 7:4-32

Blueprint for Change"

See

Post Office Department

Discussions

Art. 2—Définitions 11:44, 11:48-49, 11:70-71, 11:78, 12:83, 13:14, 13:64, 13:66-90, 13:100-101, 13:103-104

4—Règlements concernant marques nationales de sécurité 11:63-64, 11:71-73, 13:13, 13:58-63, 13:76

5—Interdictions applicables aux fabricants, distributeurs 13:13-14, 13:15, 13:42

6—Exportation, expédition 13:14-15

7—Règlements importation véhicules automobiles 13:15, 13:63-68, 13:70-76, 13:83-85

8—Omission de donner avis défauts 11:48-49, 13:20-30, 13:38, 13:42-43, 13:67, 13:76

9—Publication règlements proposés 13:30-33, 13:77-78

10—Inspecteurs 11:59-60, 11:67-69, 12:62-63, 13:33-36

19—Fabricants, distributeurs, importateurs 13:91-92

Normes

Autos-neige, motocyclettes, motobicyclettes 11:46, 11:52-53, 11:56, 11:70, 11:84-85

Camions, autobus, dune buggies, kits 11:43-44, 11:70

Construction routes sûres 11:75

Système échappement, bruit 11:35, 11:38, 11:69, 12:38, 12:87-88, 13:91

Structure du toit 12:39

Tracteurs 11:38, 11:70

Voitures

D'occasion, canadiennes 11:36-37, 11:40, 11:45, 11:64

Importées 11:51-52, 11:64, 12:44-45, 12:61-63, 13:15, 13:40-41, 13:44-57, 13:63-68, 13:70-76, 13:83-85

17, 97—Pare-chocs, vision arrière 12:34-35, 12:37-39, 12:43-44, 12:57-58, 12:67, 20:76

24—Cendriers, briquets, arceaux de sécurité 12:35

27—Cloisonnement coffre arrière 12:36

104-105—Double système freinage, essuie-glaces 12:37

108—Standardisation feux arrière 12:37-38, 12:59-60

109—Pneus 11:45-46, 11:86-90, 12:43, 12:60, 12:67

203-204—Protection volant force de l'impact 11:49-50

Exposés

—Ellis, J.S. 12:68-80

—Fortier, J. 11:33-35

—Jamieson, Hon. D. 11:55-59

—Quinlan, F. 12:46-48

—Sheffe, L. 12:48-53

Fournisseur, définition 13:104

Mémoire, Association canadienne des automobilistes 12:90-92

Bond, James, Metro Cab Driver (Toronto)

Toronto International Airport ground transportation, comments 9:108-110

"Breaksafe"

See

Hydraulic Safety Devices Limited

Bridges

Champlain 19:20, 19:21

Brown, C. D., President, Coral Cabs Limited, Vancouver

Vancouver International Airport ground transportation, comments 21:9-14

Burnett, H. R., Lodge 1874, United Transportation Union, Local T-1103, Winnipeg

Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 29:86-113

CAA

See

Canadian Automobile Association

CNR

See

Canadian National Railways

CPA

See

Canadian Pacific Airlines

CPR

See

Canadian Pacific Railway

CTC

See

Canadian Transport Commission

CN-CP Telecommunications

Computer Sciences Canada Limited, control 1:29, 1:30

Service deterioration 27:10, 27:11

Caley, Robert P., Sarnia Pension Committee

Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 31:100-108

Calgary

Edmonton, joint airport 24:140, 24:148, 24:149

Rapid transit plans 24:139, 24:140, 24:141

Satellite airport 24:146, 24:147

Taxicabs

Bell Cabs Limited

Airport ground transportation, brief, comments 24:7-54, 24:159-163

Normes

Entrée en vigueur 11:39, 11:66

États-Unis, reproduction 11:38-42, 11:46-411:54, 11:57, 11:66, 11:86-88, 11:90-91, 12:412:61, 13:25

Office, normes gouvernement canadien, fonction recommandations 11:40-41, 11:43, 11:49-511:54, 11:63-65

Recommandations

Comité, Shur-Guide, stabilisateur sécurité 11:27-28

«Sure Level» interrupteur 12:8-10, 12:12-112:17-21, 12:87-89

United Auto Workers 12:57-60, 12:62-612:67-68

Règlements, avis diffusion, rédaction 11:38-311:41-42, 11:53-55, 13:16-20, 13:30-33, 13:59-613:77-78

Stipulation, buts 11:33-40, 11:43-50, 11:52-511:56-60, 11:63-65, 11:67, 11:70-73, 11:711:80-81, 11:84, 11:89, 13:13-104

Bill C-184—«Loi dérogatoire sur les Conférences maritimes»

Amendements

Art. 2—Définitions 26:4, 26:18-20, 26:29-3026:37, 26:46-47, 26:50-53, 26:84, 26:91, 26:926:113-114, 26:128, 26:130

Art. 4—Perte exemption 26:4, 26:23, 26:3026:60, 26:107-112, 26:116

5—Document à Commission 26:4, 26:1126:115-118

Commission canadienne Transports, juridiction 26:65-67, 26:75-76, 26:92, 26:114-1126:122-123, 26:129

Commission pratiques restrictives du Commerce recommandations 26:22-23, 26:34-35, 26:44-426:75, 26:76, 26:93

Commission Transports, provinces Atlantique, lettre C.S. Dickson 26:133-135

Conférences maritimes

Concurrence services privés, réglementation 26:23-24, 26:46

Conséquences sur 26:70

Ententes concertées 26:25-26, 26:48-50

Non adoption, répercussions 26:26, 26:68-69

Discussions

Art. 3—Loi relative aux enquêtes pour coalition ne s'applique pas 26:36, 26:98-10126:103-105, 26:110-111, 26:11626:118-122, 26:130

6—Délai pour dépôt documents 26:11826:119

11—Enquêtes, rapport directeur 26:35, 26:95, 26:113, 26:122, 26:124-126

Exposé, Campbell, A. P. 26:14-17

- Cabs, ownership** 24:30, 24:31
Direct-line system operations 24:44, 24:45
- City Cabs**
Airport ground transportation, brief, comments
 24:114-131, 24:175, 24:176
Franchise, Calgary Inn 24:123, 24:124
Hotel franchises 24:13, 24:14, 24:17, 24:18,
 24:23, 24:28, 24:29, 24:33, 24:127, 24:128,
 24:130, 24:156, 24:157
Killarney Taxi Company Limited
Airport ground transportation, brief, comments
 24:7-54, 24:164-169
Cabs, ownership 24:30, 24:31
Contracts 24:19, 24:20, 24:26
Direct-line system operations 24:44, 24:45
Licences, licensing 24:16, 24:24, 24:27, 24:34,
 24:55, 24:64, 24:70, 24:71, 24:84, 24:127,
 24:157
Mob element, allegation 24:51-54
Operation 24:84, 24:85
Rate differentials 24:16, 24:17, 24:129, 24:130,
 24:158
Regulations, standards 24:10, 24:11, 24:64
Services, company charges 24:82, 24:85, 24:86,
 24:100, 24:101, 24:128, 24:129
Soliciting 24:119, 24:120
United Imperial Cabs Limited
Airport ground transportation
Brief, comments 24:54-113, 24:170-174
Buses 24:56, 24:62, 24:63, 24:73
Business percentage 24:73-75
Contracts 24:76, 24:77
Dispatching, waiting, deadheading 24:58,
 24:74, 24:94, 24:95, 24:99 24:101,
 24:102, 24:112, 24:113
Franchise 24:9, 24:10, 24:13, 24:14, 24:18-20,
 24:28, 24:37, 24:38, 24:54, 24:97, 24:98,
 24:161
Parking facilities 24:67, 24:94, 24:106,
 24:107
Passengers transported 24:56, 24:62, 24:72,
 24:92, 24:93, 24:98
Rates 24:72, 24:81, 24:93, 24:95, 24:96,
 24:113
**Service, Airport Ground Transportation Com-
 mittee, comments** 24:60
Supervisors 24:58
**Supplementary services of nonfranchised
 operators, use** 24:11-13, 24:22, 24:23,
 24:29, 24:45, 24:46, 24:67, 24:69,
 24:89-91, 24:123, 24:161
Transport Department, contract, fee 24:73-78,
 24:83, 24:84, 24:93, 24:111, 24:112
- Banff service, Brewster buses, co-operation**
 24:68, 24:99-101
- Cabs, ownership, leasing** 24:36, 24:37, 24:56,
 24:67, 24:68, 24:82, 24:85
- Instances**
Association canadienne des Horticulteurs
 26:119-122, 26:130
Conseil Armateurs canadiens 26:38, 26:55, 26:87
Services privés de navires 26:37
Nations Unies, présentation 26:26-27, 26:54
Objets 26:21-23, 26:25, 26:30-31, 26:34, 26:36,
 26:43-44, 26:69, 26:80, 26:130
Ports canadiens, garanties 26:66-67
- Bill C-207—«Loi modifiant la Loi sur les Chemins de
 fer (Rapport des accidents)»**
Discussions, Art. 2—Territoire choisi 8:5-6
**Subventions, industries et transport, région atlan-
 tique** 2:132-134, 2:137-138, 8:11
- Bill C-218—«Loi concernant les règlements établis en
 application de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique»**
Association des lignes aériennes, Canada, déclaration
 30:9
Buts 30:7-10
Règlements, rétroactivité 30:8-10
- Bond, M. J., Propriétaire d'un Taxi Métro, Toronto,
 Ont.**
Mémoire, transport surface, aéroport 9:108-110
- Bond, M. T., Sous-ministre adjoint des Postes, (Ex-
 ploitation)**
Exposé, manutention courrier, service conteneurs
 15:13-16
- Boundary Bay**
Aménagement aéroport 20:21-22
- Brown, M. C. D., Coral Cabs Ltd., Richmond, C.B.**
Mémoire, services aéroport Vancouver, Richmond
 21:9-14
- Burnett, M. H. R., United Transportation Union,
 Local T-1103, Winnipeg, Man.**
Exposé, caisses retraite 29:86-97
- C and C Transportation Company, C.B.**
Effectifs, activités 22:47-48
- Caley, M. R. P., Président, Division 240, Comité des
 Pensions, Sarnia, Ont.**
Exposé, fonds de pension, Chemins de fer nationaux
 31:100-108
- Calgary**
**Commission Transports et Développement et Com-
 position, rôle** 24:141
Transport surface, amélioration, recommandations
 24:132-151
Services taxis
Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd.

Contracts, franchises 24:13, 24:14, 24:17-20,
24:33, 24:57, 24:69, 24:70, 24:75, 24:110,
24:123-125

Direct-line systems (speedlines) 24:57, 24:75,
24:77, 24:110

Equipment 24:56, 24:62, 24:92

Insurance coverage 24:57, 24:58, 24:68, 24:87

Letters of appreciation 24:59, 24:110, 24:111,
24:164-169

Organization 24:56, 24:57, 24:66, 24:109

Rates 24:16, 24:17, 24:57, 24:78-81, 24:91,
24:92, 24:109, 24:129

"Yellow Cabs", relationship 23:63, 23:64,
24:63, 24:86, 24:88, 24:89

Transportation and Development

Authority, structure, responsibilities 24:141,
24:143, 24:144

Calgary International Airport

Connection, Anchorage, Chicago 24:150

Facilities, passenger use 24:159, 24:160

Flights 24:55

Ground transportation

Access routes 24:132, 24:137, 24:151

Airport Committee, structure, function 24:60

Central depot 24:65, 24:113, 24:138, 24:153,
24:154

Helicopter services 24:132, 24:139

Recommendations 24:14, 24:15, 24:23-25, 24:27,
24:28, 24:35, 24:36, 24:38-45, 24:47-49,
24:97, 24:98, 24:175

Representations

Bell Cabs Limited 24:7-54, 24:159-163

Ellis, T. 24:114-131, 24:175, 24:176

Killarney Taxi Company Limited 24:7-54,
24:164-169

Transportation and Development Authority of
Calgary 24:131-155

United Imperial Cabs Limited 24:54-113,
24:170-174

Taxi service

Deadheading, nonfranchised operators 24:10,
24:44, 24:46

Direct line phones 24:29, 24:30

Passenger pick up, nonfranchised operators 24:12,
24:13, 24:18, 24:23, 24:33, 24:69, 24:82, 24:83,
24:98, 24:99, 24:105, 24:114-116, 24:121-123,
24:160, 24:175

Stand 24:15, 24:24-26, 24:47, 24:48, 24:103,
24:104, 24:109, 24:110, 24:130, 24:152

U-drives 24:133, 24:136

See also

Calgary. Taxicabs, United Imperial Cabs Limited

Location 24:30

Parking, taxicabs, private cars 24:12, 24:13, 24:21,
24:83, 24:105-108, 24:116-119, 24:133, 24:136,
24:137, 24:156, 24:175

Contrats exclusivité, concurrence 24:19-20,
24:26, 24:36, 24:38

Équipement 24:44, 24:50

Historique 24:37, 24:159, 24:164

Mémoire 24:159-164

Propriétaires, chauffeurs 24:30-31

Tarifs 24:26-27, 24:46

Voir aussi

Calgary, aéroport international – Services Taxis

City Cabs Company

Concessions exclusives 24:123-128

Nombre

Taxis, employés 24:114, 24:120, 24:125

Voyages aéroport 24:120

Personnel, cotisations 24:128

Recommandations services aéroport 24:114-115,
24:119, 24:121-123, 24:130

Stationnement municipal 24:127

Island Cabs

Lignes téléphoniques directes 24:126, 24:128

Recommandations services aéroport 24:123

Juridiction

Office relations industrielles 24:100

Permis, tarifs 24:10-11, 24:26-27, 24:51, 24:55,
24:64, 24:78-79, 24:87

Points accueil CN, CP, Greyhound, Stampede

Corral 24:26, 24:119-120

Postes, répartition 24:26, 24:125-126

Permis

Coût 24:64, 24:84

Nombre 24:16, 24:24, 24:34, 24:64, 24:157

Voir aussi

Juridiction

Répartition voitures, chauffeurs, propriétaires, tarifs
24:84-85, 24:130, 24:157

Yellow United Cabs

Assurances 24:57, 24:68, 24:87, 24:128-129,
24:173-174

Comité direction 24:109

Cotisations, personnel 24:82, 24:85-86,
24:100-101, 24:128-129

Historique 24:62, 24:75

Hôtels, contrats exclusifs 24:13-14, 24:28-29,
24:33, 24:69-70, 24:72, 24:75, 24:110,
24:124-125

Mémoire 24:170-174

Points accueil 24:57, 24:173

Propriétaires, chauffeurs 24:37, 24:56, 24:66,
24:82, 24:85, 24:172

Qualité, témoignages 24:57, 24:59, 24:72, 24:79,
24:110-111, 24:164-169

Revenus 24:75, 24:93, 24:98

Tarifs

Augmentation 24:16-17, 24:57, 24:72-73,
24:78-82, 24:91-93, 24:95, 24:108-109,
24:113, 24:129-130

Réunions associations taxis 24:80

- Policing 24:20, 24:21, 24:31-33, 24:39, 24:40,
 24:49, 24:50, 24:83, 24:107, 24:145, 24:146
 Red cap service 24:20, 24:21, 24:66, 24:67
 Terminal, new 24:138, 24:139, 24:142-144,
 24:146, 24:150
 Transport Department takeover, existing contracts
 24:37, 24:65, 24:66, 24:75, 24:76
- Campbell, A. P., Commissioner, Canadian Transport
 Commission**
 Shipping Conferences Exemption Act, Bill C-184,
 explanation 26:14-17
- Campbell, H. N., London, Ontario, employee, Cana-
 dian National Railways**
 Canadian National Railways Pension Fund, brief
 29:10-17
- amu, P., President, St. Lawrence Seaway Authority**
 Estimates, résumé 14:7-9
- Canadian Automobile Association**
 Affiliations, international 12:94
 Member clubs 12:94
 Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137, submission
 12:90-93
 Patron, officers, directors, legal counsel 12:93,
 12:94
 Policies, objectives 12:91-93
- Canadian Brotherhood of Railway, Transport and
 General Workers**
 Canadian National Railways Pension Fund, brief
 32:80-87
- Canadian Government Specifications Board**
 "Guide to Traffic Safety" 11:40, 11:41, 12:34-43,
 12:49-51
- Canadian National Railways**
 Accidents 28:101, 28:102
 Air Canada, financing of 20:23, 28:88, 28:89
 Area management 28:58, 28:59
 Atlantic Region Freight Assistance Act, subsidies
 received 28:72, 28:74
 Belleville terminal, maintenance, supervision, rolling
 stock 28:96-98
 Centralized accounting 28:80-83
 Containerization programs, participation 28:13,
 28:14, 28:35, 28:36
 Debts
 Interest 28:62-64
 Long-term, bond issues 28:14, 28:15, 28:30,
 28:31, 28:63
 Deficits 28:10, 28:31, 28:32
 Diesel power, availability 28:60, 28:61
- Voir aussi*
 Calgary, aéroport international –
 Service, taxis
 Services autobus
 Transport surface
 Mémoires
 Lamarsh, J. L. 24:7-18
 Kueber, P. T. 24:54-60
 Nouvelle aéroport, plans 24:138-139, 24:142-144,
 24:150
 Services hélicoptère 24:132, 24:134, 24:139
- Calgary, aéroport international**
 Circulation
 Aérienne 24:134
 Centre-ville, aéroport 24:137, 24:139, 24:154
 Comité transport au sol, structure, rôle 24:60
 Services autobus
 Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd., recom-
 mandations 24:27-30, 24:40-41, 24:49
 Yellow United Cabs
 Autobus Brewater, ententes 24:68, 24:99-101
 Disponibilité, horaires 24:56, 24:62-63, 24:72,
 24:95
 Nombre autobus, passagers 24:62, 24:72
 Rentabilité 24:73, 24:94-95
 Tarifs 24:72, 24:78, 24:95
- Services taxis
 Appels offre 24:29, 24:37, 24:60, 24:76
 Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd.
 Disponibilité 24:22-23, 24:29
 Contraventions, plainte 24:20-21, 24:31-32,
 24:39-40, 24:50
Voir aussi
 Calagary – Services taxis
 Disponibilité, plaintes 24:11-12, 24:19, 24:22-23,
 24:33-34
 Gendarmerie Royale, surveillance 24:32, 24:39
 Juridiction problèmes 24:9-10, 24:12-13, 24:29,
 24:39-40, 24:47, 24:75, 24:105
 Recommandations
 Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd.
 24:14-16, 24:18, 24:23-27, 24:34-36,
 24:38-45, 24:47-49
 City Cabs Co. 24:114-115, 24:119, 24:121-123,
 24:130
 Comité 24:115, 24:118-119, 24:130, 24:138
 Commission Transports, Développement, Cal-
 gary 24:133, 24:135-136, 24:149, 24:152
 Holiday Inn 24:17, 24:156-157
 Island Cabs 24:123
 Poste commun 24:24-26, 24:35-36, 24:38,
 24:47-49, 24:103-104, 24:115, 24:119-123,
 24:130
 Services téléphoniques directs 24:29-30,
 24:44-45, 24:152
 Terminus centre-ville 24:138, 24:152-153

Employees

- Transferred, position 28:78, 28:79, 28:81, 28:82
- Union positions 31:105, 31:106, 31:112, 31:113
- Working conditions, discussions 28:24, 28:25

Estimates

- Explanation, MacMillan, N. J. 28:9-11
- 1970-71 28:3-105
- Reported to House 28:3

Freight car repairs 28:59, 28:60

Freight rates 28:73, 28:74, 28:86-88, 28:105

General Chairmen's Association

- Organization 32:33

Pension Fund

- Board, influence 32:15-17, 32:47, 32:48
- Brief 32:5-28
- Pensioners, representation 32:46, 32:59
- Unanimity 32:29, 32:30, 32:45

Grain movement 28:64-68

High-speed trains 28:40, 28:49, 28:50, 28:71

Hotels, personnel 28:56, 28:57, 28:75-77

Labour contracts 28:11-13

Language policy, Quebec 28:45-47

Machinists 28:61

Master agencies 18:33-35, 18:54-59, 18:93-95, 28:68, 28:69

Newfoundland

- Central distributing centre proposed 28:32, 28:33
- Services, bus, train 18:41-43, 28:27, 28:34, 28:35, 28:50, 28:51
- Ships 28:33, 28:34

Ocean Limited abandonment 28:53-55

Ontario Northland Railway, relationship 28:90, 28:91

Pagwa subdivision 28:19

Passenger services

- Reduction, discontinuance 18:30, 18:31, 28:39-44, 28:52-55, 28:69, 28:70, 28:83-86, 28:102, 28:103
- Revenue 28:48, 28:49, 28:103

Pipe line research 28:95

Regional economic expansion, affect on 28:28, 28:90

"Run-Throughs"

- Industrial Inquiry Commission on C.N.R. "Run-Throughs" (Freedman) Report 28:17-24, 28:29
- Nakina, Ontario situation 28:15-21, 28:29
- Savings, benefits 28:22, 28:23, 28:29

Service, operations, philosophy 28:26-28, 28:103, 28:104

Supervision, maintenance, rolling stock 28:96-99

Transportation expenses, wage costs, 1968 Report 28:93-95

Turbo trains 28:38, 28:39, 28:49, 28:91-93

See also

- Canadian National Railways Pension Fund
- Canadian Transport Commission, Railways
- Railways

- Yellow United Cabs, opposition au Comité 24:65, 24:70-71, 24:98, 24:103, 24:112-113

Stationnement

- Plaintes 24:20-21, 24:32, 24:39-40, 24:50, 24:82-83, 24:106-107, 24:116-119, 24:136-137

- Lettre J. Watts, Ministère Transports 24:156

United Imperial Cabs

Voir

- Yellow United Cabs

Yellow United Cabs

- Contraventions 24:83

- Disponibilité, recours autres services 24:22, 24:29, 24:46, 24:55-58, 24:67, 24:69-70, 24:74, 24:89-91, 24:96, 24:102, 24:105, 24:123

- Exploitation, frais généraux 24:66-68, 24:109-110, 24:172

- Franchise exclusive, droits, plaintes 24:9, 24:12-13, 24:16-17, 24:29, 24:60, 24:65-66, 24:69, 24:75-76, 24:79, 24:91-92, 24:96, 24:102

Gouvernement fédéral

- Contrôle 24:93, 24:110, 24:112

- Cotisations 24:32-33, 24:73, 24:78, 24:83-84

Limousines 24:92, 24:96

- Nombre taxis, voyageurs 24:56-57, 24:72, 24:74, 24:92-93

Stationnement 24:106

- Téléphone, lignes directes 24:77

Voir aussi

- Calgary — Services taxis

- Stationnement, problèmes 24:82-83, 24:94, 24:106, 24:136-137

- Transports marchandises 24:143-145

- Voyageurs, nombre 24:56, 24:62

Camions, transport par

Voir

- Commission Canadienne des Transports — Camion-neurs

- Conseil des Ports nationaux — Transport

- Transports, Loi nationale sur les — Stipulations

Campbell, M. A. P., Commissaire, Commission Canadienne des Transports

Exposés

- Conseil des Armateurs canadiens 26:54

- Loi dérogatoire sur Conférences maritimes 26:13, 26:17

Campbell, M. H. N., Employé, Chemins de fer nationaux, London, Ont.

- Exposé, fonds de pension 29:9-17, 29:22-30, 29:115-117

Camu, M. P., Président, Administration, Voie maritime, Saint-Laurent

- Exposé, budget dépenses 1970-71 14:7-9

Canadian National Railways Pension Fund

Actuarial Report, 1969 (Mercer Report) 31:106,
31:107, 31:113, 32:17-22, 32:36, 32:66, 35:32,
35:35, 35:132-147

Administration, control 29:77, 31:29-31, 31:95,
31:96, 31:106, 31:116, 32:15, 32:47, 32:77,
32:78, 32:85, 32:88, 32:89, 35:20, 35:51, 35:52,
35:128, 35:129

Allowable service

Free years 29:25-27, 29:130, 29:132

Loss, illness, out of service 31:105

Annual reports to employees 35:98, 35:99

"Background Material CN Pension Plans" 35:17-19,
35:113-147

Benefits, credits, years of service 29:16, 29:76,
31:9, 32:23, 32:24, 34:21, 35:19

Board

Powers, functions 31:72-75, 31:85, 31:86,
31:106, 32:15-17, 32:34, 32:59, 32:60, 33:22,
35:20, 35:52, 35:79, 36:13

Representation, composition 29:16, 29:17, 29:40,
29:53, 29:54, 29:61-64, 29:69, 29:71, 29:72,
29:80, 29:86, 29:87, 29:99, 29:108-110, 31:13,
31:16, 31:19, 31:35, 31:40, 31:54, 31:72,
31:73, 31:86-91, 31:93-95, 31:106, 31:116,
31:123, 32:17, 32:28, 32:33, 32:44, 32:47,
32:54, 32:60, 32:61, 32:73, 32:74, 32:78,
32:84, 32:85, 32:95, 32:96, 33:9, 33:10,
33:21-24, 33:26, 33:29, 34:34, 34:42, 34:54,
34:55, 34:59, 34:60, 34:63, 34:65, 34:68,
34:71, 34:73, 34:74, 34:75, 34:76, 34:82,
34:105, 35:19, 35:20, 35:51, 35:52

Briefs

Baker, G. M. 34:67, 34:68

Beckerton, Claude 34:84-89

Bevan, G. H. 29:62-67

Biggar Railway Affairs Committee 34:71, 34:72

Brotherhood of Locomotive Engineers, Division
764 34:65

Brotherhood Railway Carmen of America 34:105,
34:106

Campbell, H. N. 29:10-17, 29:115-175

Canadian Brotherhood of Railway, Transport and
General Workers 32:80-87

Canadian National Railways 35:15-30

Canadian National Railways Pensioners Asso-
ciation, Vancouver 34:38, 34:39

Canadian National Railway Workers and Pen-
sioners, Edmonton 34:57-61

Canadian Railway Labour Association 32:63-65

Cunningham, G. F. 34:82, 34:83

Dekoninck, M. 31:39, 31:40

General Chairmen's Association, Canadian Nation-
al Railways 32:5-28

Hoffman, Martin 34:107-111

Manley, Joseph 34:90-92

Northern Alberta Railway Workers and Pensioners
34:55, 34:56

Canada United Kingdom Freight Conference

Voir

Transport maritime - Conférences

Canadian Institute of Guided Ground Transport

But 18:36

Canadien National, Pacifique Canadien

Bill C-11, consultations, modification 1:30-31, 1:38,
1:43

Investissements

Compagnies privées, pouvoirs 1:32

Computer Sciences 1:28-30

Services télécommunication 27:10-11

Services voyageurs

Discontinuité 18:73-74, 18:78-79, 28:44

Voir aussi

Chemins de fer nationaux du Canada - Services
voyageurs

Canadian Pacific

Voir

Pacifique canadien

Canadian Pacific Air Lines Ltd.

Exploitation routes 18:67, 20:79

Fonds de pension 32:67

Ligne Halifax-Montréal, permis 20:16-17

Canal Welland

Voir

Voie maritime du Saint-Laurent

Canaux

Voir

Transports, Ministère des

**Carew, M. P. B., Secrétaire exécutif intérimaire, Asso-
ciation canadienne des Syndicats de Chemins de fer**

Exposé, fonds de pension, état financier 32:63-65

CCT

Voir

Commission Canadienne des Transports

**Chapman, M. J., Chef du groupe de planification,
Ministère des Communications**

Exposé, satellite, 1ère, 2ième générations 27:15-16

Charterways Company Ltd.

Voir

Toronto, aéroport international - Services taxis

Chemin de fer

Carol Lake 8:11-12

«Intercolonial», fonds de pension 34:16-18

- O'Grady, F. A. 29:72-78
- Pensioners Association Kamloops Branch No. 10 34:78, 34:79
- Railway Operating Brotherhoods, Winnipeg 29:86-94
- Retired Railway Employees Association 34:13-18
- Sarnia Pension Committee 31:100-108
- Transportation-Communication Employees Union, Division 43 34:74, 34:75
- United Telegraph Workers, Division 43 34:69, 34:70
- United Transportation Union 31:51-79
- Local T14 34:62-64
- Local 407 34:76, 34:77
- Local T-700 31:25-32
- Local 701 33:5-9
- Local 783 34:80, 34:81
- Local 861 29:48-62
- Local 1130 34:40-42
- Local 1210 34:73
- Local 1249 34:54
- Victoria 34:66
- Vance, C. T. 31:7-11
- William, C. C. 34:103, 34:104
- Worraker, R. W. 34:43-53
- Brotherhoods 29:48-55, 29:83
- Canada Pension Fund, integration 29:15, 31:9, 31:24, 31:25, 31:27, 31:28, 31:34, 31:81, 31:97, 31:98, 31:117, 32:50-54, 34:59, 35:109, 35:110, 35:118
- Canadian National Railways financing, relationship 32:63, 32:68, 32:69
- Changes, origin 35:20, 35:52, 35:53-55
- Comments
- Bevan, G. H. 29:68-72
- Campbell, Harold N. 29:18-47
- Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers 32:87-103
- Canadian National Railways 35:30-112
- Canadian Railway Labour Association 32:65-80
- Dekoninck, M. 31:41-51
- General Chairmen's Association, Canadian National Railways 32:23-61
- O'Grady, F. A. 29:79-85
- Railway Operating Brotherhoods 29:92-113
- Retired Railway Employees Association 34:18-36
- Sarnia Pension Committee 31:108-127
- United Transportation Union 31:78-99
- Local T-700 31:32-39
- Local 701 33:10-31
- Local 861 29:56-62
- Vance, C. T. 31:11-25
- Comparison, other plans 29:74, 29:75, 29:79, 31:47, 31:58-61, 31:68, 31:69, 31:70, 31:100, 31:101, 32:13, 32:73, 32:75, 32:78, 33:25, 34:107, 34:108, 35:122-125
- Compulsory membership 31:96, 32:27, 32:69
- Chemins de fer nationaux du Canada**
- Administration
- Air Canada 28:88-89
- Centralisation services 28:80-81
- Gestion par secteur 28:58-59
- Associations, nombre 32:45, 33:24
- Autobus sur rail, recherches 28:42-43
- Belleville, Ont., accidents, mesures sécurité 28:96-99
- Budgets
- 1968, rapport 28:93-94
- 1969, 1970-71, exposé MacMillan, N.J. 28:9-10
- 1970-71, charges salariales 28:94-95
- Conteneurs, services de
- Concurrence 28:37-38
- Innovations, tarifs 19:13, 28:13-14, 28:35-38
- «Data Telex Line» 28:80
- Défectuosités, accidents 28:59-61, 28:96-99, 28:10
- Financement 28:14-15, 28:30-32, 28:62-64
- 28:102-103
- Grand Lac des Esclaves, construction, problème 3:3-4, 18:74, 18:77
- «Grand Trunk Western», abandon services 28:69-71
- Lignes, entretien 28:101-102
- Maritimes, transport, subventions 28:72-73
- 28:86-87
- Nakina
- Rapport Freedman, recommandations 28:17-18
- 28:20-21, 28:29
- Négociations employés, municipalité 28:16-22
- Ontario Northland, rapport avec 28:90-91
- «Patrick Morris», remplacement 28:33-34
- Personnel
- Effectifs, réductions 29:27, 29:46-47, 29:123
- 29:143, 31:7
- Hôtels, programme formation, embauchage 28:56-57, 28:75-77
- Hôtesse Turbo train, répartition 28:91-92
- London, réduction 28:57-58
- Négociations contrats, conditions travail 28:11-12, 28:24-25
- Régimes mises à la retraite 28:99-100
- Transfert, problèmes 28:78-79, 28:81
- Québec, politique linguistique 28:45-47
- Rapport Freedman
- Contenu, recommandations 28:17-18, 28:20-21
- Réactions 28:23-24
- Réglementation
- Voir
- Transports, Loi nationale sur les—Stipulations
- Services voyageurs
- Côte Atlantique, réduction 18:96-97, 28:34
- Gares, fermeture 28:54-58, 28:68-69
- Investissements, amélioration 28:27-28
- Nouveau-Brunswick 28:53-55
- Rapport McPherson 20:51, 28:39
- Réduction, qualité 18:73-74, 18:78-79, 20:49-51, 28:39-41, 28:43-44, 28:52-54, 28:61-62, 28:84-86

Contributions

Company 29:73, 29:78, 31:8, 31:17, 31:21, 31:22, 31:28, 31:68, 31:77, 31:80, 31:82, 31:83, 31:120, 32:8-10, 32:19, 32:21, 32:22, 32:91, 34:58, 35:19, 35:24, 35:25, 35:28, 35:49, 35:50, 35:59, 35:60, 35:97, 35:100, 35:102

Employees 29:14, 29:38, 29:39, 29:46, 29:47, 29:73, 29:77, 29:109-111, 29:122, 29:140, 29:150, 29:154, 29:164, 31:9, 31:26, 31:41, 31:42, 32:9, 32:16, 32:19, 32:21, 32:91, 34:110, 35:19, 35:96, 35:97, 35:102, 35:105, 35:119

Interest 29:13, 29:25, 29:28, 29:29, 29:39, 29:138, 29:152, 29:153, 31:11, 33:6, 33:14, 33:15, 34:56, 34:73

January, 1970, as of 29:24, 29:124, 29:126

Disabilities, pension payments, contribution eligibility 29:17, 29:41, 29:42, 31:102, 32:14, 34:71, 35:77, 35:119

Eligibility 29:100, 29:101, 32:14

Employee dissatisfaction, reasons 29:106, 29:107, 32:6, 32:29

Employees, union office 31:105, 31:106, 31:112, 31:113

Financial, actuarial reports, availability 31:58, 31:77, 32:34, 32:35

Financial corporation, separate, proposed 31:26, 31:28, 31:31

Funding, financing 29:28, 29:134, 35:88, 35:89, 35:129, 35:130

Funds

Borrowing rights 29:16, 29:43-45, 31:28, 31:29, 31:104, 31:105, 31:111, 31:112, 31:118, 31:120-122, 32:53, 32:54, 32:89, 34:45, 35:55-57

Capital reserve, assets 29:13, 29:14, 29:17, 29:24, 29:27, 29:28, 29:45, 29:46, 29:52, 29:132, 29:142, 29:144, 29:154, 32:90, 34:47, 34:48, 34:88, 35:51, 35:107, 35:108

Company use 31:47, 31:54, 31:55, 31:117, 31:118, 32:26, 32:56, 32:66, 32:67, 35:96

Debt, unfunded liability 29:52, 29:54, 29:59, 29:60, 29:64, 31:9, 31:22, 31:23, 31:26, 31:28, 31:29, 31:33, 31:55, 31:57, 31:77, 31:106, 31:107, 31:108, 31:126, 32:6-9, 32:17-21, 32:27, 32:31-33, 32:76, 32:78, 32:79, 32:83, 32:84, 32:93, 32:94, 33:6, 33:13, 34:39, 34:58, 34:78, 34:82, 35:23-30, 35:33, 35:39-42, 35:48-50, 35:58-61, 35:63-65, 35:85, 35:86, 35:90, 35:93-96, 35:101-104, 35:106, 35:107

Investment 29:28, 29:29, 29:42-44, 29:47, 29:49, 29:64, 29:112, 29:113, 29:136, 29:154, 31:40, 31:42, 31:48, 31:49, 31:56, 31:77, 31:78, 31:85, 32:59, 32:60, 34:42, 34:48, 34:52, 34:53, 34:88, 35:105, 35:106, 35:130, 35:131

Surplus 32:22-26, 32:44, 32:45, 32:64, 32:71, 35:33, 35:34, 35:47-49, 35:94, 35:101

Rentabilité 28:48-49, 28:84-86

Responsabilités 28:26-27

Toronto, Montréal 28:43, 28:71, 28:103-104

Voir aussi

Commission canadienne des transports

— Service ferroviaire

Subventions, réduction 2:132-134, 18:28-30, 20:51-52, 20:63-64

Tarifs

Canadian Freight Association, élaboration 18:30-31, 18:54-58, 28:105

Commission Canadienne des Transports, juridiction 28:87-88

Hausse 28:73, 28:86-88

Terre-Neuve

Centre distribution 28:32-33

Passagers, statistiques 28:51

Services autobus 18:40-44, 28:34-35, 28:51

Transport céréales

Commission blé, engagements 28:67-68

Wagons, effectifs 28:64-67

«Train Ocean», réseau 28:52-53

Turbo train, études, essais 28:38-39, 28:49-50, 28:71

Chemins de fer nationaux, fonds de pension

Air Canada, régime 32:73

«Au fil du rail», rapport 33:12-13, 34:50-52

Caisses fiduciaires

Constitution 35:129

Placements 35:130

Caisse pension, emprunts effectués 31:104-105, 31:111-112, 31:118, 34:35, 35:54-57, 36:15-16

Capitaux de réserve, augmentation 29:27-28, 29:37, 29:45, 29:145, 31:17, 31:56, 31:57, 32:18, 32:31, 32:94, 32:96, 34:19

Clause échelle mobile, augmentation coût de la vie 31:103, 32:38-39, 32:82

Comité général des griefs, représentations 33:27

Commission des pensions

Composition, rôle, recommandations 29:16-17, 29:33-34, 29:61, 29:63, 29:80-81, 29:94, 29:98-99, 31:10-14, 31:20, 31:35, 31:72-75, 31:85, 31:88, 31:90, 31:95, 31:106, 31:122-123, 32:5, 32:15, 32:17, 32:28, 32:33-34, 32:44, 32:54, 32:73, 32:78, 32:84-85, 32:95-96, 33:10, 33:21, 33:24-26, 35:51-52, 35:73-74, 35:79, 36:13-15

Rapport 1963-64 32:25-26

Rénumération 35:72-73

Congés maladie, absence travail 31:105, 35:77

Conseil administration, rôle 31:12, 31:106, 32:17, 32:88, 35:52

Cotisants 29:34, 29:123, 33:12, 35:68

Cotisations

Arrangements, recommandations 29:41, 35:73

Valuation rate 31:57, 32:17-19, 32:21, 32:22, 35:26-28, 35:30, 35:31, 35:33, 35:34, 35:42, 35:101, 35:103, 35:104

Guarantee by Company 35:19, 35:21, 35:35-37

History 31:7-10, 31:101, 34:57, 34:58, 35:114-118

Improvements, changes, effect, cost 29:37, 29:80-84, 29:93-98, 29:101, 29:104, 29:105, 31:10, 31:12, 31:13, 31:54, 31:56-58, 31:82, 31:83, 31:94, 31:95, 31:110, 32:10, 32:73, 32:82, 32:83, 32:90-93, 32:96, 32:97, 33:23, 35:66, 35:67, 35:88

Increases

Benefits, years of service, earnings 29:16, 29:50, 29:57, 29:58, 29:76, 29:78, 29:79, 29:85, 29:87, 31:53, 31:69, 31:76, 31:103, 31:116, 31:117, 32:12-14, 32:32, 32:57, 32:59, 32:79, 32:80, 34:41, 34:42, 34:56, 34:60, 34:65, 34:66, 34:73, 34:74, 34:75, 34:77, 34:81, 34:105, 34:109, 35:67

Cost-of-living escalation clause 29:16, 29:33, 29:50, 29:51, 29:62, 29:74, 29:85, 29:87, 31:10, 31:36, 31:52, 31:53, 31:61, 31:63-68, 31:76-79, 31:103, 31:104, 32:15, 32:27, 32:38, 32:39, 32:82, 32:83, 33:9, 34:42, 34:56, 34:61, 34:65, 34:66, 34:71, 34:72, 34:74, 34:77, 34:81, 34:105

Employees contributions 29:81, 29:82, 31:110, 31:120, 32:16, 32:57, 32:84, 34:35

Funds, availability 29:76, 29:77, 31:54, 31:56-58, 31:83, 31:109, 31:120, 31:124, 32:10, 32:42, 32:43, 32:64, 32:66, 34:19, 34:39, 34:44, 34:67, 34:68, 35:81, 35:106

Non-contributors 29:16, 29:30, 29:31, 31:61, 31:75, 31:104, 31:110, 32:26, 32:27, 32:38, 32:40, 32:41, 32:65, 32:82, 34:15, 34:17, 34:23, 34:25, 34:26, 34:66, 35:81

Superannuated employees, pensioners 29:15, 29:16, 29:74, 29:79, 29:81, 29:82, 31:10, 31:15, 31:27, 31:36, 31:43, 31:44, 31:52, 31:53, 31:61, 31:75, 31:103, 32:26, 32:27, 32:28, 32:38, 32:64, 32:65, 32:80, 32:82, 34:17, 34:25, 34:38, 34:50, 34:51, 34:103, 34:104, 35:67

Widows, survivor benefits 29:16, 29:39, 29:40, 29:50, 31:11, 31:27, 31:29, 31:37-39, 31:53, 31:61, 31:69, 31:70, 31:76, 31:102, 31:103, 31:109, 31:124, 31:125, 32:14, 32:15, 32:39, 33:9, 34:17, 34:42, 34:56, 34:61, 34:65, 34:66, 34:71, 34:72, 34:73, 34:75, 34:77, 34:81

Medical, hospital benefits 29:16 29:31, 29:32, 29:75, 34:44, 34:66

Negotiable item 28:25, 29:33, 29:34, 29:36, 29:60, 29:61, 29:80, 29:81, 29:85, 31:20, 31:21, 31:28, 31:34, 31:46, 31:47, 31:49, 31:90-92, 31:114-116, 32:28, 32:47-50, 32:58, 32:66, 32:75, 32:77, 32:85-88, 32:96-103, 33:7, 33:9-11, 33:19-21, 34:27-33, 34:35, 34:54,

Pourcentage moyen, fonds 1968 29:14, 29:21, 29:141, 31:79, 32:7, 32:10, 32:22, 34:81, 35:93, 36:8

Salariales, contributions Canadian National, intérêt versé 29:25-26, 29:34, 29:42, 29:46-47, 29:131, 29:155, 29:161, 31:17, 31:26, 31:59-60, 31:76-77, 31:79-80, 32:22, 32:76, 33:6, 34:21, 34:86, 35:49, 35:59-60, 35:119, 35:122-125

Critiques, résumé 36:10-12

Décès

Employés, rente aux ayants droit 35:120

Retraités, rente aux ayants droit 35:120

Dette actuarielle

Loi sur les normes de prestations, stipulation 28:15, 31:57-58, 31:106, 32:7, 32:19-20, 32:22, 32:27, 32:36, 35:25, 35:42, 35:91-92, 36:8-9

Revisions, taux intérêt 31:8, 31:22, 31:106-107, 31:124, 32:79, 35:65, 35:85, 35:93, 35:125, 36:8-9

Employés

Informations fournies 29:108, 29:112, 32:29, 33:29-30

Non titulaires, situation 29:68-72

Exposés

—Bevan, G. H. 29:62-67

—Burnett, H. R. 29:86-91

—Caley, R. P. 31:100-108

—Campbell, H. N. 29:9-17, 29:22-30

—Carew, P. B. 32:62-65

—Clements, J. V. 32:5-28

—Deslaurier, R. 31:63-77

—Egan, E. H. 31:25-32

—McGregor, W. G. 31:51-63

—O'Grady, F. A. 29:72-80

—Pickett, J. L. 29:48-55

—Rioux, J. T. D. 33:5-9

—Sear, V. C. 34:13-18

—Smith, Wm. J. 32:80-87

—Tarr, R. H. 35:17-21

—Vance, C. T. 31:7-11

—Vaughan, R. T. 35:15-17

—Woods, C. J. 35:22-30

"Grand Trunk Railway" 31:101

Historique 29:72-74, 35:114-118, 36:5-7

Index 29:118-175

Investissements, profits nets, rendements 29:29

29:137, 29:155, 31:17-19, 31:36, 31:78-79, 32:25, 32:54, 32:60-61, 35:57

Mémoires

Association pensionnaires, Kamloops, C.-B. 34:78-79

Belleville and District Labour Council, Ont. 34:82-83

Biggar Railway Employee Affairs Commission, Sask. 34:71-72

Brotherhood of Locomotive Engineers, Local 764, Melville, Sask. 34:65

- 34:74, 34:76, 34:105, 35:20, 35:21, 35:53, 35:54, 35:78, 35:79, 35:82, 35:83, 35:86, 35:87, 36:12, 36:13
- Obligations, Company 31:32, 31:33, 32:28, 32:29, 33:13, 33:14
- Participants, contributors 29:13, 29:14, 29:146, 31:7, 32:94, 32:95, 35:68
- Payments, returns 29:47, 29:150, 29:154, 29:160, 29:164, 31:80, 31:81, 33:16, 34:39, 34:46, 34:47, 34:48, 35:68, 35:69, 35:76
- Pension Benefits Standards Act regulations 32:19-21, 32:27, 32:84, 32:85, 34:81, 35:25, 35:57, 35:90, 35:91
- Pensioners 32:14, 32:54, 32:55, 34:13-17, 34:40, 34:43, 35:61-63
- Plans 29:12, 29:13, 29:29-31, 29:72, 29:73, 29:110, 29:111, 31:7, 31:8, 31:11, 31:12
- Canadian Pacific Airlines, example 32:67
- Cost determining factors 35:25, 35:26
- ICR (Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund) 34:16-18, 34:24, 34:26
- Money purchase 35:43-45, 35:52
- 1935 29:73, 31:8, 31:11, 31:12, 32:20, 33:18, 34:28, 34:43, 34:87, 34:111, 35:114, 35:115
- 1952 29:73, 29:110, 29:111, 31:8, 31:12, 34:34, 34:58, 35:17, 35:107, 35:115
- 1959 29:13, 29:14, 29:30, 29:130, 29:146, 29:148, 31:76, 31:77, 32:22-24, 32:27, 32:68, 32:89, 33:8, 33:9, 33:11, 33:12, 33:17, 33:18, 33:29, 33:30, 34:43, 34:62, 34:63, 34:77, 34:88, 35:17-19, 35:76, 35:80, 35:107, 35:116-120
- 1959, re-opening 29:17, 31:69, 31:77, 31:81, 31:82, 31:97, 31:104, 31:110, 31:111, 32:11, 32:30, 32:31, 32:55, 32:70, 33:31, 33:32, 35:66, 36:15
- Policy 29:63, 29:77, 35:18, 35:121
- Portability 31:98, 31:99
- Poverty level figures, discrepancy 31:61-63
- Recommendations
- Biggar Railway Employee Affairs Committee 34:71, 34:72
- Brotherhood of Locomotive Engineers, Division 764 34:65
- Brotherhood Railway Carmen of America 34:105, 34:106
- Campbell, H. N. 29:15-17, 29:34-36
- Canadian National Railway Workers and Pensioners 34:60, 34:61
- General Chairmen's Association, Canadian National Railways 32:27, 32:28
- Northern Alberta Railway Workers and Pensioners 34:55, 34:56
- Railway Operating Brotherhoods, Winnipeg 29:86-88
- Retired Railway Employees Association 34:17, 34:18
- Brotherhood Railway Carmen of America, Melville, Sask. 34:105-106
- Canadian Brotherhood of Railway and other Transport Workers
- Chambly, Qué. 34:90-92
- Scarborough, Ont. 34:84-89
- Employés retraités, région Vancouver, C.-B. 34:38-39
- G. M. Baker, Durholme, C.-B. 34:67
- Hoffman, M., St-Boniface, Man. 34:107-111
- Regina, Sask., C. C. Williams, conseiller 34:103-104
- Syndicat, employés, transports, communications, division des systèmes 43, Melville, Sask. 34:74-75
- Syndicat canadien des Télécommunications, Edmonton, Alta. 34:69-70
- Travailleurs, retraités Edmonton, Alta. 34:57-61
- Northern Alberta Railways, Edmonton, Alta. 34:55-56
- United Transportation Union Commission
- Sub-Législative, Edmonton, Alta. 34:73
- Local T14, Montréal, Québec. 34:62-64
- Local T-407, St. John N.-B. 34:76-77
- Local 502, Moose Jaw, Sask. 34:93-102
- Local 783, Saskatoon, Sask. 34:80-81
- Local 1130, Toronto, Ont. 34:40-42
- Victoria, C.-B. 34:66
- Warraker, R. W., contremaître retraité, Winnipeg, Man. 34:43-53
- 1965-68, pensions payées, réserves 34:39
- Non cotisants 29:30, 31:17, 31:97, 31:104, 32:38, 32:41, 32:65, 34:19, 34:23, 34:25-26, 35:68, 35:72, 36:7
- Pensions
- Invalidité 31:102-103, 31:109, 35:119
- Retraite anticipée 29:57-59, 29:91, 29:93, 31:10, 31:14, 31:45-46, 31:70, 31:71, 31:102, 31:108-110, 31:115-117, 32:12, 32:39, 34:19-20, 34:48-50, 35:58, 35:62, 35:74, 35:119-120, 35:124
- Sédentaires, cheminots, différence 33:28-29
- 65 ans 35:119
- Veuves 29:39, 31:29, 31:37-38, 31:62, 31:69, 31:82, 31:102, 31:103, 32:39, 34:16-17, 35:119
- Plan négociable 29:60-61, 31:20, 31:34, 31:46, 31:114, 32:47, 32:66, 32:77, 32:85-87, 32:100-103, 33:10, 33:19-23, 35:20-21, 35:53-55, 35:82, 36:12-13
- Programme assurance-maladie 29:16, 29:31-32, 34:44-45
- Rapport, Comité permanent des Transports et Communications 36:4-19
- Rapport Mercer 29:14, 31:106-107, 31:113, 31:124, 32:17-22, 32:25, 32:36, 32:66, 32:76, 32:79-80, 32:84, 35:83, 35:93

- Sarnia Pension Committee 31:102-108
 Transport and Communications Standing Committee 36:12-16
 Transportation-Communication Employees Union, Division 43 34:74, 34:75
 United Transportation Union 31:53, 31:54, 31:61, 31:73-77
 Local 407 34:76, 34:77
 Local T-700 31:27-29
 Local 701 33:9
 Local 783 34:81
 Local 1130 34:41, 34:42
 Local 1210 34:73
 Victoria 34:66
 Vance C.T. 31:10, 31:11
 William, C.C. 34:103, 34:104
 Representations re adjustments 29:60, 29:83, 29:84, 31:37, 31:84, 31:114, 32:72, 33:27, 34:21, 34:22, 35:45, 35:46
 Retirement
 Expectancy, male, female 35:74-76
 Procedure 31:14
 Re-employment, pension payment 29:64-71, 32:39, 32:40
 Voluntary, selective, early 28:99, 28:100, 29:14, 29:15, 29:22, 29:23, 29:50, 29:54-59, 29:76, 29:77, 29:87-93, 29:101-107, 29:111, 31:10, 31:27, 31:45, 31:46, 31:53, 31:54, 31:69-72, 31:76, 31:102, 31:108, 31:115, 32:11, 32:12, 32:36, 32:37, 33:9, 34:42, 34:48-50, 34:56, 34:60, 34:61, 34:65, 34:66, 34:71, 34:72, 34:73, 34:75, 34:81, 34:105, 34:106, 35:58, 35:66, 35:67, 35:119, 35:120
 Transport and Communications Standing Committee report to House 36:4-19
 United Transportation Union, interest 31:84, 31:85
 Wages, salaries, relationship 29:74, 31:41, 31:44, 31:45, 31:56, 31:89, 32:64, 32:95
 Witnesses, list 36:17-19
See also
 Canadian National Railways. General Chairman's Association
- Canadian Pacific Airlines**
 Coast-to-coast operation 20:17
 European flights, Halifax, passenger pick-ups 20:79, 20:80
- Canadian Pacific Railway**
 Costing order, appeal, Supreme Court 18:28, 18:32
 Costs, submission to Canadian Transport Commission 18:32, 18:33
 Customer Service Centres 18:33-35, 18:54-59, 28:69
 Pension plan 29:50, 31:42, 31:43, 31:47-51, 31:59, 31:60, 34:30, 34:93-102

Rapport 1968

Voir

Rapport Mercer

Recommandations

Administration 32:84-85, 32:88

Association canadienne, syndicats des cheminiers 32:64-71, 32:73-80

Association, Cheminots retraités, local 7, Edmonton, Alta. 31:10-16, 31:19-22

Association de retraités, Montréal 34:17-234:25-26, 34:34-35

Association générale des Présidents 32:27-232:37-41, 32:46-47, 32:53, 32:54, 32:56-61

Aubé, F.T., Directeur 35:143-144

Brotherhood of Railroad Trainmen

Local 861, Edmonton, Alta. 29:49-62

Retraités, Ottawa, Ont. 29:74-85

Comité de London, Ont. 29:15-18, 29:31-329:38-46, 29:115-117

Comité des Pensions, Sarnia, Ont 31:102-125

Comité permanent des Transports Communications 36:12-16

Commission capitale nationale, D. Fullerton Président 32:97

Commission paritaire des pensions 33:21

Fraternité canadienne des cheminots 32:82-103

Rapport Mercer 32:17-22, 32:25, 32:84

Sous-comité législatif provincial, Qué. 33:41-48

United Transportation Union

Local T-103, Winnipeg, Man. 29:87-112

Local T-700, Ottawa, Ont. 31:26-32, 31:34-

Local 701, Mont-Joli, Qué. 33:9-10, 33:18-25

W.G. McGregor, Représentant législa

31:53-61, 31:65, 31:69-82, 31:85-92, 31:9

31:98

Voir aussi

Mémoires

Régimes

Administration 35:128-129

Catégories 29:29-30, 31:8, 32:68-69, 34:16

1935

État financier 29:135

Lettre J.M. Manley 34:90-92

Prestations, accord 29:111, 31:11, 31:21-2

32:9, 33:18, 34:87-88 35:70, 36:5

1952, Prestations 29:13, 29:24, 29:110-11

29:125, 31:11, 35:71, 36:6

1952-59, contributions, intérêt composé ver

29:14, 29:24-25, 29:39, 29:139, 31:9, 31:66-6

1959

Association Générale des Présidents, requê

32:10-17, 32:24, 32:27, 32:36-37

Conditions adhérence 33:11-12

Contributions, 50 ans service 29:131-134

Cotisations, prestations 32:22-23, 32:27, 33:1

34:87-88, 35:70, 35:122, 35:127, 36:6

État financier 29:135

Nombre participants 29:147, 35:80

See also

Canadian Transport Commission.
 Railways
 Railways
 Canadian Radio-Television Commission
 Cablevision, proposals 27:30, 27:31
 Communications Department, co-operation 27:29
 Canadian Railway Labour Association
 Canadian National Railways Pension
 Fund, brief 32:63-65
 Canadian Safety Council
 Defensive driving course 12:51, 12:52, 12:56
 Canadian Shippers' Council
 Conferences, influence on 26:23, 26:52, 26:53
 Establishment, membership 26:54
 Shipping Conferences Exemption Act,
 Bill C-184, approval 26:38, 26:55, 26:87
 Canadian Transport Commission
 Air Transport Committee
 Air carrier applications, regulations, hearings
 18:9-13
 Air Transport Association
 Negotiations 2:88, 2:89, 2:96, 2:97, 2:139
 Non-confidence vote 2:62, 2:81, 2:82, 2:84,
 2:139
 Air transport, international, role 18:66
 Airlines, inspection services 18:92
 Function 2:81
 Group flights, trans-Atlantic, application, re-
 duction 2:89, 2:90
 Jet service applications 2:98-102
 Legislation proposed, consultation 2:96, 2:97
 Licence applications
 Rate structure schedules 2:67, 2:79-81
 Transport Department, co-operation 2:77, 2:92,
 2:93
 Licences, Transport Department operating certi-
 ficates 2:77, 2:93
 Rates, complaint letters 2:100
 Regional carriers, fare schedule approval 2:95,
 2:96
 Routes
 External, allocation 18:68, 20:61, 20:62, 20:80,
 20:81
 Protection 20:74, 20:75
 Supreme Court ruling 2:82-89
 Third level air carriers 18:23-26
 Trans Air Limited, Nordair, Sault Ste. Marie
 franchise application 18:6-15, 18:45-48, 18:93,
 20:24-26
See also
 Transport Department. Air services
 Canadian Merchant Marine, study 20:37, 20:38,
 20:68

Réajustements, réouverture 31:103-104, 31:111,
 32:27, 32:31, 32:41, 32:70, 32:89, 33:11-12,
 33:30-31, 34:33-34, 35:80, 36:6
 1966, contributions, prestations 31:9-10, 36:7
 1969, prestations 34:50, 36:7
 1970, contributions 29:24, 29:127
 Pensions Canada, Québec 31:8-9, 31:34, 31:97-98,
 31:103, 32:50-53, 35:36-37, 35:121, 36:7
 "Provident" 34:24-25
 Représentations, réajustements 29:60, 29:83-84,
 31:37, 31:84, 31:114, 32:72, 33:27, 34:21-22,
 35:45, 35:46
 Retraités
 Âge, moyenne 35:123-124
 "Financial Post", extraits 31:17-18, 31:30-33
 Négociations, représentations 31:93-94
 Nombre 31:17, 31:60, 31:110, 33:29, 35:68-69
 Prestations 31:15, 31:24, 31:31-32, 31:61-62,
 31:65-67, 32:32, 32:58-59, 32:81, 32:91, 33:7,
 33:14-15, 34:46
 Winnipeg, consultations 29:104-107
 Revenu potentiel 1980 29:24, 29:26, 29:129
 Témoins, liste 36:17-19

Churchill

Navigation 19:16, 20:28-29

Churchill Falls

Aéroport, juridiction 2:78-79

City Cab Co. Ltd.

Voir

Edmonton—Services taxis

City Cabs Company

Voir

Calgary—Services taxis

Clements, M. I.V., Président, Association générale des
 présidents, Chemins de fer nationaux
 Exposé, fonds de pension 32:5-28

Code uniforme du Règlement d'exploitation

Modifications, juridiction 18:71-74

Comité des Transports des provinces atlantiques

Rôle, recommandations 2:132-134, 20:41-45,
 20:86-89

Comité du Transport aérien

Voir

Commission Canadienne des Transports

Commission Canadienne des Transports

Aéroports

Churchill Falls, contrôle 2:78-79

Réglementation horaire 2:71, 2:113, 2:129

- Estimates
 - Capital expenditures, increase 18:82
 - 1970-71 18:3-100
 - Reported to House 26:4
- Ferry services 18:97, 18:98
- Funds, surplus, subsidization, private airlines 18:65, 18:66
- Railway Transport Committee, membership 18:83-85
- Railways
 - Costing order for services 18:29, 18:32, 18:33
 - Customer service centres, master agencies, centralization, revenues, closure 18:33-35, 18:54-59, 18:93-95, 28:68, 28:69
 - Grade Crossing Fund 18:62-64, 18:74, 18:75, 20:75, 20:76
 - Inspection, inspectors 18:31, 18:40, 18:75, 18:76
 - Lines, extension, new 18:80
 - Passenger service, discontinuance, adjustment 18:20, 18:29-31, 18:73, 18:74, 18:77-79, 18:86-88, 20:49-54, 28:41, 28:42, 28:85, 28:86
 - Track safety 18:70, 18:71, 18:94
 - Uniform Code of Operating Rules, changes 18:71, 18:72
- Research
 - Staff, consultants 18:94, 18:95
 - Transportation systems 18:27-29, 18:40, 18:69, 18:70, 18:76, 18:77
 - University grants 18:36, 18:77
- Transport Department
 - Reorganization, effect 18:64
 - Transfer of responsibilities 20:14
- Trucking 2:131-134, 18:15-23, 20:69, 20:70
 - See also*
- Transport Department
- Carew, Peter B., Acting Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association
 - Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 32:63-65
- Carol Lake Railway
 - Transport and Communications Standing Committee, comments 8:11, 8:12
- Clements, I.V., Chairman, General Chairmen's Association, Canadian National Railways
 - Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 32:5-28
- Communications Department
 - Canadian Radio-Television Commission, co-operation 27:29-31
- Estimates
 - Explanation, Kierans, Hon. Eric 27:7-9
 - 1970-71 27:3-42
 - Reported to the House 27:3
- Satellites 27:9, 27:11-28, 27:34-42
- Wabush, Labrador City, Stations omnidirectionnelles 2:57-58
- Budget 1970-71
 - Crédit 60: Caisse passages à niveau 18:62-64, 18:74-75, 18:99
 - Immobilisation capitaux, augmentation 18:82
 - Subventions
 - Lignes aériennes, transfert fonds 18:65-66
 - Services ferroviaires 18:28-30, 20:51-52, 20:63-64
 - Université, recherches 18:36, 18:77, 18:94-95
- «Code a phone», utilisation 1:22-33
- Camionneurs
 - Abattements taxes 18:21, 18:23
 - Service ininterrompu, permis 18:15-20
- Comité chemins de fer, composition 18:83-86
- Comité du transport aérien
 - Agences voyages, sous-agences, fonctionnement 2:90-91
 - Cour Suprême, vote non confiance 2:82-83, 2:138-139
 - Fonction 2:81
 - Tarifs
 - Mémoire gérant Schefferville 2:67-68, 2:126-127
 - Fixation, modifications, modalités 2:79-80, 2:93, 2:95-97
 - Transporteurs aériens régionaux 2:54-56, 2:67-70, 2:79-80, 2:95, 2:126-128
 - Vols nolisés internationaux, contrôle 2:92
- Comité politique transports internationaux, rôle 18:66-67
- Comité Transport ferroviaire, fonctions 26:51
- Conférences maritimes, juridiction 26:65-66, 26:75-76, 26:92, 26:114-117, 26:122-123, 26:127-128
- Conseil Radio Télévision Canadienne, fonctions respectives 1:44-45
- Cour Suprême, examen décisions 18:19-20, 18:48
- Objectifs, responsabilités 1:34
- Personnel, recrutement 18:77
- Piraterie aérienne, mesures préventives 18:68
- Provinces, programmes frais partagés, publicités 20:75-76
- Recherches
 - Modes transport, rentabilité 18:23, 18:27-28, 18:38-39, 18:50, 18:69-70, 18:76-77
 - Navigation côtière, marine marchande, construction navale 20:37-39, 20:68
 - Système conteneurs 19:10
- Réorganisation Ministère des Transports, influence sur 18:64, 20:77-79
- Routes aériennes, exploitation 18:67
- Services
 - Ferroviaires
 - Centralisation agences, plaintes 18:33-34, 18:54-60
 - Demandes abandon, audiences 18:86-87, 20:49-52

- Computer Services Canada Limited**
 CN-CP Telecommunications control 1:29, 1:30
 Federal jurisdiction 1:28, 1:29
- Containerization**
 American firms, Canadian competition 14:31, 19:18-20, 20:68-70, 28:37, 28:38
 Land-bridge concept 19:14
 Railways, co-operation, participation 19:12, 19:13, 28:13, 28:14
 St. Lawrence Seaway 14:31
 Trucking, American firms 14:31, 19:18-20, 20:68-70
See also
 Harbours
 National Harbours Board
- Davidson, Alexander, Q.C., Legal Counsel, Mississauga**
Lib Drivers Association
 Toronto International Airport ground transportation, recommendations for improvement 8:124, 8:125
- Deer Lake Airport**
 Eastern Provincial Airways, jet landing, application 2:99, 2:105, 2:106
 Wabush, runway difference 2:106
- DeKoninck, M., Chairman, Quebec Sub-Legislative**
Board
 Canadian National Railways Pension Fund, brief 31:39, 31:40
- Dent, Ivor G., Mayor, City of Edmonton**
 Ground transportation, comments 23:7-10
- Deslaurier, R., Consultant, United Transportation**
Union
 Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 31:63-68
- Desnoyers, Sarto, Mayor, City of Dorval**
 Montreal International Airport, control by Dorval 6:139, 6:140
- Dorval**
 Taxicabs
 By-laws 6:139, 6:141, 10:144, 10:145
 Dorval Service Taxi Limited, Murray Hill Limousine Service Limited, relationship 4:136, 4:137, 6:21, 6:26
 Owners 4:134, 4:135
 Permits 4:110, 4:115, 4:137, 4:138
 Radio dispatching services 4:135, 1:136
See also
 Montreal, Taxicabs
- Détérioration, inspection 18:70-71, 18:87-89, 20:50-51
 Inspecteurs, nombre, répartition, conditions travail 18:75-76
 Juridiction 18:30-31, 18:54-58
 Rentabilité services voyageurs 18:38-39, 18:78-79
 Planification 1:36-37
 Privés de télégraphie, pistes course 1:49
 Téléphoniques
 Compétence fédérale 1:41-43
 Contrôle tarifs 1:34
 Télécommission
 Contrôle Sociétés, étude 1:18-20, 1:39-41
 Discussion avec provinces 1:18, 1:45-46
 Échanges informations à travers frontières 1:31
 Fonctions, objectifs 1:18-19, 1:25, 1:37, 1:40-41
 Télécommunications
 Compagnies ordinateurs, réglementation 1:28
 Compagnies privées
 Ré-ajustements droits 1:50-51
 Réglementation 1:25-27, 1:34-35, 1:48-51
 États-Unis
 Mesures législatives comparées 1:24-25
 Rationalisation études 1:24-25
 Personnel de recherches 1:43-1:50-51
 Trans-Air Ltée, franchise Sault-Ste-Marie
 Appels 18:7-9, 18:11, 18:13-15, 18:46-47, 20:24-25
 Obtention, application 18:6-7, 18:10-11, 18:44-47, 18:93, 20:25-26
 Transporteurs aériens régionaux
 Demandes permis, concurrence 18:7-15, 18:50-51
 Politique 18:24-27, 18:49, 18:51, 20:17, 20:25, 20:65, 20:67
 Rentabilité 18:51-53
- Commission d'enquête industrielle sur la question des parcours prolongés du National Canadien**
 Recommandations, réactions, Chemins fer nationaux 28:17-18, 28:20-21, 28:23-24
- Commission royale d'enquête sur les conditions de travail au Ministère des Postes**
 Recommandations, applications 15:16-17
- Communications, Ministère des**
 Budget dépenses 1970-71
 Exposé, Hon. E. Kierans 27:7-9
 Subventions
 Bureau interaméricain radio-communications, Cuba 27:40
 Satellite technologique canado-américain 27:39-41
 Commission canadienne Radio et Télévision, collaboration 27:29-30

ECE*See*

Economic Commission for Europe

Eastern Provincial Airways

Jet service application 2:98, 2:99

Quebecair, co-operation with 2:66, 2:67, 8:10

Wabush Enterprises, connection 2:41, 2:45-49

Economic Commission for Europe

Motor vehicle safety standard formulation 12:31, 12:32

Edmonton

Calgary, joint airport 24:140, 24:148, 24:149

Namao military airbase 23:22, 23:23, 23:43

Rapid transit system, study 23:9, 23:13, 23:18, 23:20-30, 23:33, 23:34

Taxicabs

City Cab Company Limited

Airport ground transportation, comments 23:92-101

Hotels, access 23:59, 23:93-97

Licences, licensing 23:11, 23:12, 23:37, 23:74, 23:75, 23:137, 23:138

Yellow Cab Company Limited

Airport ground transportation

Air Canada review, praise of operations 23:49, 23:139, 23:140

Brief comments 23:46-92, 23:112-144

Business percentage 23:66, 23:67, 23:83

Complaints 23:55, 23:76, 23:77

Deadheading 23:84

Drivers, reimbursement, uniforms 23:79, 23:88-90

Hotel pick-up points 23:61, 23:62

Investments 23:67, 23:76, 23:86

Transport Department contract 23:53, 23:54, 23:66, 23:67, 23:75, 23:76, 23:83-88, 23:90-92, 23:141-143

Cabs, ownership 23:58, 23:67, 23:68

Communications facilities 23:54, 23:138, 23:139, 23:143, 13:144

Equipment 23:48, 23:53, 23:137, 23:138

Financing 23:63, 23:69

Hotels

Contracts, verbal agreements 23:56, 23:57, 23:69, 23:70

Direct line phones 23:62, 23:63

Service refusal 23:59-63, 23:70, 23:93-97

Letters of commendation 23:50-52, 23:112-133

Limousine service 23:73, 23:74

Name franchise 23:63, 23:64, 23:66, 23:68, 23:69

Pacific Western Airlines, agreement 23:60, 23:61

Personnel 23:49, 23:84, 23:138

Railway Station contracts 23:69, 23:70, 23:98

Safety regulations 23:53, 23:56, 23:140, 23:141

Satellites

Allouette, Isis, utilités 27:22, 27:39

Diffusion UHF, interférence 27:25-26

États-Unis, ATS-F 27:23

États-Unis, Canada, ententes

CTS 27:39-40

«Earth Resource Technology Satellite Program» fonctions 27:41

Études

Nations Unies, objets 27:13

RCA Ltd., Northern Electric, coût, objet 27:34-35

Telesat 27:12

France, ententes 27:35-36

Indes, projet 27:13, 27:23

Intelsat, négociations, entente internationale 27:32-34

Réseau téléphonique transcanadien, utilisation 27:28

Telesat

Canaux, disponibilité 27:12, 27:30

Diffusion directe dans foyer 27:15-18, 27:23-26 27:38

Financement 27:18, 27:20-21, 27:31-32, 27:34 27:37-38

Orbite, stationnement 27:27, 27:36-37

Utilisation, objectifs 27:12-16, 27:18, 27:24 27:26, 27:28, 27:35, 27:37

Société Radio-Canada, diffusion nord, entente 27:38-39

Télégrammes 27:19

Computer Sciences Canada Limited

Actionnaires 1:28-30

Tarifs, juridiction 1:28-29

Conférences maritimes*Voir*

Bill C-184

Transport maritime—Conférences

Conseil canadien de sécurité

Rôle 12:56

Conseil des armateurs canadiens*Voir*

Transport maritime

Conseil des Ports nationaux

Armateurs, viabilité 19:39

Budget 1969, subventions ports 19:38

Budget 1970-71

Crédit C80—Dépenses d'investissement 19:7-8, 19:52

Exposés, H. A. Mann, J. E. Loyd 19:6-8, 19:38

Pont Champlain, déficit 19:20-21

Comité administration portuaire, recommandations terminus 19:32, 19:34-35

Services, company charges 23:58, 23:71, 23:72
Sightseeing tours 23:72, 23:73
Wheel-chair taxi 23:48, 23:52, 23:53, 23:116,
23:117, 23:120, 23:140

Edmonton Industrial Airport

Air traffic 23:19
Closure, possibility 23:26
Federal support 23:23
Ground transportation
Facilities, access routes, parking, automobile rental
companies 23:8, 23:105
Services 23:34, 23:35, 23:47
Taxi service
Fare 23:105
Ramp, open 23:12, 23:35, 23:36
Yellow Cab Company Limited, Pacific Western
Airlines, agreement 23:60, 23:61
Location, convenience 23:47, 23:105, 23:136
Passengers, enplaning, deplaning, scheduled air
carriers, 1965-69 23:103
Problems 23:22

Edmonton International Airport

Access roads 23:8, 23:106
Air traffic 23:19
Ground transportation
Automobile rental firms 23:105
Complaints 23:11, 23:12
Downtown depot 23:10, 23:16
Limousine service, fare 23:105
Rapid transit 23:9, 23:13-15, 23:17, 23:21,
23:23, 23:25-33, 23:36-39, 23:80-83, 23:110,
23:111
Representations
City Cab Company Limited 23:92-101
City of Edmonton 23:7-45, 23:104-111
Yellow Cab Company Limited 23:46-92,
23:112-144
Taxi service
Direct line phones 23:57, 23:100
Passenger pick-up, privileges 23:57, 23:58,
23:70, 23:71, 23:99, 23:100, 25:9, 25:10
Rates 23:74, 23:101, 23:102, 23:105, 23:136
Stand 23:77-79, 23:101
United Cab Company Limited, former service
23:49, 23:78, 23:93
Voluntary, unreliable 23:136, 23:137

See also

Edmonton Taxicabs, Yellow Cab Company Limited
International flights, additional 23:31, 23:32
Loadings 23:40, 23:41
Location 23:105, 23:136
Passengers, enplaning, deplaning, scheduled air
carriers, 1965-69 23:103

Conteneurs, services de
Aménagements hangars 19:11, 19:35-37, 19:39-41
Concurrence
Ports américains 14:31, 19:18-22, 19:28
Sealand Service Inc. 14:30-31, 19:18-19,
20:68-69
Transport par conteneurs 19:28
Débardeurs, coopération 19:35
Exposé, L. R. Talbot 19:12-13
Transport
Australasie 19:13-14
Camions 20:68-69
Halifax, Vancouver, nominations directeurs 19:41
Industrie privée, villes, collaboration 19:48-49
Malaises ouvriers 19:26, 19:29-31
Ports
Montréal
Camionnage, concurrence 20:68-69
Collaboration ports Saint-Jean, Halifax 19:28
Élévateurs à grain, utilisation 19:17-18
Expropriation maisons 19:16-17
Grains d'exportation, transfert 19:18
Hangars
Baux, plaintes 19:31-33
Conteneurs 19:33
Productivité, garanties débardeurs 19:29-31
Services sécurité 19:14-15, 19:50-51
Terrains Expo, Habitat, administration 19:50
Saint-Jean, T.N., tonnage 19:11
Services sécurité 19:14-15, 19:27, 19:51
Vancouver
Amélioration presqu'île Burrard 19:22, 19:23,
19:42-43
Chargements en vrac 19:43
Élévateurs grain, problèmes 19:23-24
Pollution, mesures préventives 19:43-45
Roberts Bank, juridiction 19:24, 19:42
Publicité 19:45-48
Réclamations dommages 19:15-16
Saskatchewan, Alberta, éleveurs, accessibilité
19:23-24
Services conteneurs, transport 19:12-13
Suppression progressive 19:24-26, 20:77-79
Tonnage navires, statistiques
Cargaisons mixtes 19:11-12
Variations 19:49

Conseil Radio Télévision canadienne

Commission Canadienne des Transports, fonctions
respectives 1:44-45

Conteneurs, services de

Canadien national 19:13, 28:13-14, 28:35-38
Conférences maritimes 26:33, 26:46-47, 26:61-62,
26:83
«Halco», Halifax 28:13, 28:23
Hangars, ports nationaux 19:33
Pacifique Canadien 28:13

Egan, E. H., Local T-700, United Transportation Union, Ottawa
Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 31:25-39

Ellis, Dr. J. S., Professor of Engineering, Royal Military College, Kingston, Ontario
Road safety research, Engineering Institute of Canada, explanation 12:68-80

Engineering Institute of Canada
Road safety research 12:68-85

Felsenstein, Harry, Member, LaSalle Taxi Association
Montreal international Airport ground transportation, proposals 5:24, 5:25

"Financial Post"
Taxi "Monopolies", editorial, October 25, 1969 25:7, 25:8

Fisher, Harry, Independent Taxi Owner, Toronto
Toronto International Airport ground transportation, representation 8:146-157

Fortier, Jacques, Legal Counsel, Department of Transport
Aeronautics Act, An Act respecting regulations made pursuant to section 4, Bill C-218, explanation 30:7, 30:8
Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137, explanation 11:33, 11:34

Freight
Rates, increase 18:60-62

Gagnon, Guy, Attorney, Murray Hill Limousine Service Limited, Montreal
Montreal International Airport ground transportation, brief 6:7-12

Gasoline
Pollutants, research 11:83, 11:84

Godin, Jean, President, Hydraulic Safety Devices Limited
"Breaksafe", description 12:8-10
Inventions, personal 12:14, 12:15

Grain
Movement 19:22, 28:64-68

Great Slave Lake Line of Railway
Review of case, Horner J., M.P. 3:18-24
Transport and Communications Standing Committee, report, recommendations 3:3, 3:4

Postes, manutention 15:15
Voie maritime du Saint-Laurent 14:31
Voir aussi
Conseil des Ports nationaux

Coral Cabs Ltd.
Voir
Richmond
Vancouver, aéroport international—Services taxis

Corporations canadiennes, Loi sur les
Voir
ICG Compagnie de Transmission Limitée, Loi constituant en corporation la

Côte Nord
Service transbordement trains
Financement 2:14-17, 2:20
Rentabilité, études
Quebec Shore Paper Company 2:11-30
Canadian National 2:13-15, 2:18, 2:26, 2:28-30
Utilisation 2:12, 2:15, 2:17-20, 2:26-29
Services transport, problèmes 2:19-20, 2:22, 2:24

Cunningham, M. G. F., Président, Belleville and District Labour Council, Belleville, Ont.
Lettre, régime de retraite, Chemins de fer nationaux 34:82-83

Davidson, M. A., Q.C., Conseiller juridique, Mississauga Cab Owners Association, Ont.
Exposé, situation, taxi Mississauga, recommandations 8:123-125

Deer Lake
Aéroport, normes sécurité 2:99, 2:105-106, 2:115

Dekoninck, M. F. C., Président, Sous-comité législatif provincial, Québec
Exposé, caisses retraite 31:39-41

Dent, M. I. G., Maire, Edmonton, Alta.
Mémoire, transport surface, aéroports 23:7-10
23:104-111

Deslaurier, M. R., Conseiller, United Transport Union
Exposé, étude comparative caisses retraite, Canadian National 31:63-68

Desnoyers, M. S., Maire, Cité de Dorval
Déclaration, «La Presse», 4 nov. 1969, extrait 5:52
Exposé, taxi, juridiction, cité Dorval 6:139-141

Diamond Taxicab Association Ltd.
Voir
Montréal—Services taxis—Diamond, Vétéran
Montréal, aéroport international—Services taxis—Diamond, Vétéran

"Guide to Traffic Safety"

See
Canadian Government Specifications Board

Harbours

American, Canadian, competition 14:31, 19:13,
19:18-20, 26:42, 26:43
Churchill, project 20:28, 20:29
Halifax, container development 19:9, 19:10, 28:13,
28:36
Montreal
Container operation 19:13, 19:15, 28:13
Fiscal measures, Income Tax Act 20:70
Grain elevators 19:17, 19:18
Pilferage 19:15, 19:51
Police 19:50, 19:51
Productivity 19:29-31
Sheds, leasing, allocation 19:31-33
Terminal operations concept 19:34, 19:35
New York, container terminal 19:12, 19:13
Rotterdam, promotional activities 19:45-48
St. John
Australasia service 19:11, 19:14
Container service 19:11
Tonnage 19:11, 10:12
Vancouver
Dredging 19:22, 19:23, 19:42, 19:43
Grain elevators 19:23, 19:24
Roberts Bank 19:6, 19:24, 19:42
See also
National Harbours Board

Highways

Salt, erosion problem, substitute 11:82, 11:84
Transport Department programs 11:58, 11:61,
11:62, 11:75

**Irbulyk, Walter, President, Metropolitan Toronto
Taxi Guild**

Toronto International Airport ground
transportation, comments 9:97, 9:98

**Jurd, Jack, Secretary-Treasurer, Local Union 352,
International Brotherhood of Teamsters**
Toronto International Airport ground
transportation, comments 9:49-51

Hydraulic Safety Devices Limited

"Breaksafe"
Aircraft 12:13
American market, attempt to sell 12:32
Auto manufacturers, approach to, reaction 12:12,
12:15, 12:16, 12:20

Dickson, M. C. S., Directeur exécutif, Commission
Transports, Provinces atlantiques
Lettre, Bill C-184 26:133-135

Dorval

Services taxis
Chauffeurs, droits, plaintes 5:52-53, 6:63-65,
6:148-149
Dorval Service Taxi Limited, ententes Murray Hill
6:24, 6:63-65, 6:152
Nombre 6:24-25
Réglementation 10:144-146
West Island Transportation Limited
Droits 4:118
Secteurs opérations 4:112, 4:116-117,
4:123-124

Earth resource technology program

Objets 27:41

Eastern Provincial Airways

Lignes aériennes, annulations services, demandes
2:122-123, 2:140-141, 18:53, 20:65, 20:66
Subventions gouvernement 2:140

Eastern Provincial Airways, Québecair

Avions à réaction, obtention permis 2:98-99, 2:101,
2:105, 2:108
Wabush et Labrador City, aéroports
Instruments navigation aérienne, sécurité 2:50-53,
2:56-57, 2:71, 2:77, 2:99, 2:104-108,
2:111-113, 2:115-117
Permis exploitation, obtention 2:77
Vols privés, nolisés, additionnels 2:53, 2:72-73
Voir aussi
Wabush Entreprises Ltd.

Edmonton

Aéroport Namao, utilisation, recommandations
23:43

Aéroports

Administration 23:11, 23:22, 23:105
Mémoire
Aspects généraux transport terrestre 23:106-108
Expansion future, accessibilité 23:108-110
Recommandations 23:111
Situation géographique 23:105-106
Trafic aérien, répartition 23:19, 23:23-24,
23:31-32, 23:38-40
Emplacement nouvel aéroport 23:14, 23:36
Services autobus, subventions municipales 23:18,
23:34

Services taxis

City Cab Co. Ltd.
Exploitation, nombre 23:82, 23:101
Tarif aéroport international 23:101-102
Yellow Cab Ltd., critiques 23:59, 23:93-98
Nombre 23:137-138

Auto warrantees, effect on 12:19, 12:20
 Brake failure, extreme heat, device action 12:18, 12:19
 Canadian Armed Forces, approach to 12:12, 12:13
 Description 12:8-10
 Distribution 12:16, 12:17
 Installation, cost, time 12:16, 12:17
 Number in use 12:21, 12:22
 Patent, American 12:22, 12:23
 Production 12:8, 12:16
 Purpose 12:7, 12:10
 Reliability tests 12:10, 12:87, 12:88
 Vehicles using device 12:14
 Warranty 12:20-22, 12:89

ICG Transmission Limited

Association, pipe line companies 7:11
 Boise Cascade Corporation, contract with 7:14, 7:15
 Description of company 7:8
 Gas rate 7:26, 7:27
 Pipeline proposed
 Cost 7:8, 7:9, 7:16, 7:21, 7:22, 7:26, 7:29, 7:30
 Extension, additional markets in United States 7:24, 7:25
 Maintenance stations 7:20
 Route 7:8-11, 7:30
 Tenders 7:11, 7:12, 7:15, 7:16
 Pipeline service to Minnesota 7:25, 7:26

ICG Transmission Limited, Act to incorporate, Bill S-17

Canada Corporations Act, sections not applying 7:13, 7:17-21
 Format 7:17
 Reported to House without amendment 7:4, 7:6, 7:31

Intelsat

See

Telecommunications Industry

Inter-City Gas Limited

Canadian Ownership, percentage 7:12, 7:13
 Shares and shareholders 7:9, 7:12-14, 7:22-24, 7:28, 7:32
 Stock 7:17

Inter-City Gas Transmission Limited

See

ICG Transmission Limited

Inter-City Pipe Lines Limited

Incorporation 7:16

Permis

Jurisdiction 23:12, 23:37
 Nombre 23:12, 23:37
 Points accueil 23:13, 23:48
 Yellow Cab Ltd.
 Équipement 23:52-53, 23:86, 23:138-139
 Financement 23:58, 23:63, 23:67, 23:69
 Historique 23:69
 Mémoire 23:134-144
 Nombre permis, taxis 23:48, 23:67, 23:74-75, 23:138
 Personnel
 Conditions de travail 23:49, 23:80, 23:84, 23:90
 Propriétaires, cotisations 23:58, 23:71-72
 Uniformes, coût 23:89-90
 Points accueil, franchises 23:48, 23:56-57, 23:61, 23:69-70, 23:85, 23:87
 Propriétaires, actionnaires 23:58, 23:67-68
 Règlements sécurité 23:53, 23:56, 23:140-141
Voir aussi
 Edmonton, aéroport Industrial
 Edmonton, aéroport international
 Transport surface, aéroports
 Circulation, problèmes 23:10-11, 23:16-17, 23:20-23, 23:26-30, 23:32-35
 Mémoire, amélioration communications avec centre-ville 23:110-111

Edmonton, aéroport Industrial

Services taxis

Disponibilité 23:47
 Exploitation 23:12, 23:35-36
 Yellow Cab Ltd., critiques 23:60-61

Edmonton, aéroport international

Billets, bagages 23:10, 23:26
 Horaires 23:43-44, 23:103
 Rentabilité, utilisation 23:31-32, 23:40-41, 23:103
 Services autobus
 Circulation 23:10-11
 Grey Hound 23:77
 Services taxis
 Griefs 23:11-13
 Recommandations
 City Cab Co. Ltd. 23:99-100, 23:135
 Services téléphoniques, ligne directe 23:57, 23:100
 Ville Edmonton 23:8-10, 23:13, 23:15-17, 23:20, 23:25, 23:111
 Yellow Cab Ltd. 23:53-54, 23:57, 23:76, 23:79, 23:81-82, 23:91
 Yellow Cab Ltd.
 City Cab Co. Ltd., critiques 23:78, 23:93-94
 Ententes autres services 23:70-71, 23:79
 Gouvernement fédéral
 Franchise 23:49, 23:53-54, 23:57, 23:66, 23:76, 23:141-143

International Brotherhood of Teamsters

Local Union 352, representation, Toronto
International Airport ground transportation
9:49-75

International Union of United Automobile Workers

See
United Automobile Workers

Jamieson, Hon. Donald, Minister of Transport

Atlantic provinces transportation problems, answers
to questions 2:103-142
Estimates, Department, 1970-71 20:6-15
Highway safety program 11:58, 11:59
Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137, introduction
11:55-59
Regional air policy, statement 20:65, 20:66

Kierans, Hon. Eric, Postmaster General and Minister of Communications

Communications Department estimates, 1970-71,
explanation 27:7-9
Post Office Department estimates, 1970-71,
explanation 15:10-15
Railway Act, Act to amend, Bill C-11, introduction
1:11-16

Kueber, P. T., Solicitor, United Imperial Cabs Limited

Calgary International Airport ground transportation,
comments 24:54-60

Lachine Canal

See
St. Lawrence Seaway Authority

Lamarsh, J. D., Solicitor, Bell Cabs Limited and Killarney Taxi Company Limited, Calgary

Calgary International Airport ground transportation,
comments, recommendations 24:7-18

Lishman Coach Lines Limited, Kitchener

Toronto International Airport ground transportation
Airport transportation division 10:45, 10:46
Brief, comments 10:44-53
Common vehicle terminal recommended 10:46,
10:49, 10:50, 10:52
Disbursing passengers, method 10:50, 10:51
Fares 10:48, 10:49
Stand in Kitchener and Guelph, consideration
10:51, 10:52
Trips per day 10:46, 10:47
Vehicles 10:45, 10:49, 10:52
Travel agencies, association with 10:50

Taxes 23:75, 23:83-85, 23:87
Poste commun, problèmes 23:77-80
Qualité, témoignages 23:50-52, 23:63, 23:67,
23:77, 23:88-89, 23:112-133
Revenu 23:66-67, 23:83, 23:85-86
Tarifs 23:73-74
Voyages à vide 23:84
Voir aussi
Edmonton—Services taxis
Edmonton, aéroport industriel

Edmonton, aéroport municipal

Exploitation, participation fédérale 23:23
Fermeture, étude 23:30-35, 23:42-43

Egan, M. E.H., United Transportation Union, Local T-700, Ottawa, Ont.

Exposé, caisses retraite, Chemins de fer nationaux
31:25-32

Ellis, M. J.S., Professeur de Génie, Collège militaire royal, Kingston, Ont., Président, Institut ingénieurs, Canada, (Comité recherches, sécurité routière)

Exposé, sécurité routière, recommandations
12:69-80

Ellis, M. T., City Cab, Calgary, Alta.

Lettre, transport surface, aéroport international
24:175

Enquêtes sur les coalitions, Loi relative aux

Amendement art. 60, but 26:19-20, 26:23-24

EPA

Voir
Eastern Provincial Airways

Fédération canadienne des associations indépendantes de taxi

Voir
Montréal, aéroport international—Services taxis

Felsenstein, M. H., Membre, Association de taxis de LaSalle, Montréal

Mémoire, recommandations, amélioration situation
taxi 5:24-25

Fisher, M. H., Propriétaire, taxis indépendants

Témoignage, recommandations services aéroport
Toronto 8:146-148

Fortier, M. J., Conseiller juridique, Ministère des Transports

Exposé, Bill C-137 11:33-34

Fuel Gas Limousine Petroleum, syndicat

Voir
Toronto, aéroport international—Services
taxis—Air Terminal Transport Co. Ltd.

- Lloyd, J. E., Member, National Harbours Board**
Expenditures, National Harbours Board, fiscal year ending March 31, 1971, explanation 19:7, 19:8
- McArthur, C. V., Counsel, Moore's Taxi (1961) Limited**
Winnipeg International Airport ground transportation, comments 25:5-12
- McGregor, W. G., Canadian Legislative Representative, United Transportation Union**
Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 31:51-63, 31:68-79
- MacMillan, N. J. Q.C., LL.D., Chairman, Canadian National Railways**
Estimates, 1970-71, explanation 28:9-11
- Manitoba**
Postal service 15:80-84
- Mann, H.A., Chairman, National Harbours Board**
Estimates, National Harbours Board, fiscal year ending March 31, 1971, explanation 19:5-7
- Maritime Freight Rates Act**
See
Atlantic Provinces
- Maritime Provinces**
See
Atlantic Provinces
- Martel, Maurice, Chairman and General Manager, Shur Guide Equipment Inc.**
Shur Guide Steering stabilizer safety device, explanation 11:12, 11:13
- Maynard, Lucien, Counsel, Yellow Cab Company Limited, Edmonton**
Edmonton International Airport ground transportation, explanation of brief 23:46-55
- Mississauga**
Taxicabs
"Broker", definition 10:58, 10:99
Drivers, residence 9:23, 9:24
Licences 8:124, 8:128, 8:131-133, 9:8-11, 9:15, 9:16, 9:22-24, 9:31, 9:32, 9:40, 9:41, 9:43, 9:47, 9:48
Mississauga Cab Owners Association
Airport ground transportation
Brief, comments 8:123-146
- Gagnon, M. G., Conseiller juridique, Murray Hill Limousine Service Ltée, Montréal**
Mémoire, service transport, aéroport Dorval 6:7-10
- Godin, M. J., Hydraulic Safety Devices Limited**
Exposé, dispositif «Sure-Level», («Break-Safe») 12:8-10
- Graham, M. R.G., Directeur, Inter-City Gas Transmission Limited**
Exposé, structure, activités 7:8-9
- Grand Lac des Esclaves**
Construction ligne ferroviaire
Discussion, rapport Comité, Horner, J. H., député 3:18-24
Problèmes 3:3-4, 18:74
Rapports
Comité Transports et Communications 3:3-4
Sous-comité Transports et Communication 3:5-7
- Habitation, Loi nationale sur l'**
Fonds pension, placement, stipulations 29:42-43
- Haddon, M. W., National Insurance Institute for Highway safety**
Déclarations, «Our Delicate Costly Cars», recommandations 12:48, 12:54
- Harris, M. W., Vice-président des relations publiques, Eastern Provincial Airways Limited (1963)**
Exposé, construction, aéroport Wabush 2:47-49
- Hatfield, M. R.E., Recherche et Développement, Air Terminal Transport Co. Ltd., Toronto**
Exposé, prévisions trafic superréactés 10:67-69
- Helga Dan**
Voir
Transport maritime—Commission sur pratiques restrictives du commerce
- Hélicoptères, services d'**
Calgary 24:132, 24:134, 24:139
Toronto, aéroport international 10:114-115
- Hellyer, Hon. P.T., Ministre des Transports**
Lettres, réponses, pensions, Chemins de fer nationaux 34:46-48
- Hershorn, M. C., Président, Murray Hill Limousine Services Ltd., Montréal**
Déclarations, «La Presse», 24 nov. 1969, extraits 5:8, 5:10-11, 5:98, 5:101-102
- Hiniuk, M. J., Président Général adjoint, Canadian Telecommunications Union, Local 43, Edmonton, Alta.**
Lettre, fonds de pension, Canadian National 34:69-70

Complaints re service 8:126, 8:127, 8:136
 Industrial accounts 8:123, 8:125, 8:126
 Rates 8:143
 Service guarantee 8:125, 8:126
 Supplementary service 8:127, 8:128, 8:140
 Owners, representation 8:123, 8:132, 8:133
 Municipal regulations and by-laws 8:60, 8:61,
 8:120, 8:121, 8:125, 8:127, 8:134, 8:135,
 8:143-145
 Number 9:23, 9:31, 9:32
 Passenger pick up
 Metropolitan Toronto, reciprocal agreement
 9:19, 9:20, 9:24, 9:29-31, 9:33, 9:34, 9:37,
 9:38
 Regulations 9:9, 9:15, 9:19, 9:20

See also

Toronto. Taxicabs

Montpetit Report

See

Royal Commission on Working Conditions in the
 Post Office Department

Montreal

Limousine services 6:80, 6:81

Taxicab drivers

Fédération canadienne des associations in-
 dépendantes

Airport ground transportation

Brief, comments 6:90-117, 6:194-198

Recommendations, conclusions 6:91, 6:197

Representations 6:111, 6:112

Membership 6:90, 6:98-100, 6:105-110, 6:115,
 6:116

Mouvement de libération du taxi de Montréal

Airport ground transportation

Brief 5:6-21, 5:96-114

Recommendations 5:15-21, 5:108-114

Service, analysis 5:6-15, 5:96-108

Function 5:7, 5:8, 5:98

Membership 5:23

Pay, working hours 5:7, 5:97

Taxicabs

Diamond Taxicab Association Limited

Airport ground transportation

Brief, comments 4:11-109

Cars to insure service 4:27, 4:28, 4:36, 4:37,

4:45, 4:50, 4:65, 4:66, 4:99, 4:100, 4:104

Operation, approach to Transport Department
 4:67-69, 4:102

Quebec Transport Board, application 4:41,
 4:42

Recommendations 4:14, 4:15

Transport Department, negotiated annual fee
 for possible concession 4:24, 4:25, 4:88,
 4:89, 4:99

Hoffman, M. M., St-Boniface, Man.

Lettre, régime de pension, Air Canada 34:107-111

Horbulyk, M. W., Président, Metropolitan Toronto
 Taxi Guild

Exposé, recommandations, transport surface,
 aéroport Toronto 9:97-98

Hume, M. F. R., Conseiller juridique, Air Terminal
 Transport Co. Ltd., Toronto

Mémoire, services, juridiction, aéroport Toronto
 10:54-60, 10:151-163

Hurd, M. J., Secrétaire-Trésorier, Syndicat 352 des
 Rouliers, Toronto

Mémoire, transport surface centre-ville, aéroport
 9:49-51

Hydraulic Safety Devices Ltd.

Interrupteur «Sure-Level»

Brevet américain, ventes 12:21-23

Coût 12:16

Efficacité, garanties, utilisation 12:10, 12:12-14,
 12:17-21, 12:87-89

Exposé, J. Godin 12:8-10

Production 12:21, 12:23

Publicité, distributeurs, ventes 12:12-20

Rapport Conseil recherche, productivité, Nou-
 veau-Brunswick 12:87-89

ICG

Voir

Inter-City Gas Limited

ICG Compagnie de Transmission Limitée, Loi consti-
 tuant en corporation la

Actionnaires

Émission actions, valeur 7:23-24

Loi sur Corporations canadiennes, stipulations 7:13,
 7:17-19

Adoption bill, effets 7:16-17

Art. 9 — Stipulations, omission 7:18-21

193 — Utilisation fonds 7:18-19

Gazoduc

Construction, soumissions 7:10-12, 7:15-16,
 7:20-22, 7:29

Coût 7:8-11, 7:16, 7:21-22, 7:26, 7:29-30

Hydrocarbures 7:13

Personnel 7:20, 7:29

Régions desservies 7:7-10, 7:12, 7:16, 7:20-21,
 7:24-25, 7:30

Revenu annuel 7:16, 7:26

Impôt sur le revenu, Loi de l'

Art. 106

Conférences maritimes, imposition 26:89-90

Supplément utilisation bateaux, Montréal
 20:70-71

- Trips per day 4:42, 4:43, 4:58, 4:59, 4:91, 4:92 4:94
- Cabs**
Municipal licences 4:30-32
Ownership 4:34, 4:35, 4:76, 4:77, 4:85-88
Concessions 4:103
Public liability insurance 4:13, 4:97, 4:98
St. Hubert airport, responsibility for service 4:55-57, 6:13
Structure 4:76-78
- LaSalle Taxi Association**
Airport ground transportation, brief, comments 5:76-95 5:115-118
Metropolitan permit 4:101, 4:105, 5:17, 5:48, 5:57, 6:134, 10:36, 10:37
Municipal regulations, passenger pick-ups 4:22, 4:58, 4:101, 5:40-42, 5:56, 6:159, 6:160
Permits, licences 5:48, 5:49, 5:66, 5:67
Problems, reasons, solutions 21:114, 21:115, 22:7, 22:8, 22:50, 22:51
Rates 4:26, 4:54, 4:88, 4:89, 4:105, 5:27, 6:9, 6:96
Stands, concessions 5:37, 5:43, 5:44, 5:45, 5:63, 5:64, 5:87
- United Taxi Owners Syndicate of Montreal**
Airport ground transportation
Brief, comments 6:118-139, 6:198, 6:199
Recommendations 6:119, 6:120, 6:199
Membership, dues 6:122-124, 6:131
- Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.**
Airport ground transportation
Brief, comments 4:11-109
Cars to insure service 4:27, 4:28, 4:36, 4:37, 4:45, 4:50, 4:65, 4:66, 4:99, 4:100, 4:104
Operation, approach to Transport Department 4:67-69
Recommendations 4:14, 4:15
Transport Department, negotiated annual fee for possible concession 4:24, 4:25, 4:88, 4:89, 4:99
Trips per day 4:42, 4:43, 4:58, 4:59, 4:91, 4:92, 4:94
- Cabs, ownership** 4:34, 4:35, 4:86-88
Public liability insurance 4:13, 4:97, 4:98
Structure 4:76-78
- West Island Transportation Limited**
Airport ground transportation, brief, comments 4:110-132
Airline contracts 4:126, 6:72
Location 4:112, 4:128, 4:129
See also
Dorval. Taxicabs
- Montreal International Airport**
Ground transportation
Air passenger terminus 4:15, 4:53, 4:54, 4:79, 4:80, 6:82, 6:83
- Institut des Ingénieurs du Canada**
Voir
Véhicules automobiles, sécurité — Recherches
- Inter-City Gas Limited**
Actions
Directeur 7:14
Trafic, taux 7:14, 7:17, 7:23-24, 7:28-29, 7:32
Ventilation provinces 7:9, 7:11-14, 7:22-23, 7:24
Filiales 7:9, 7:24
Gaz
Exploitation États-Unis 7:24-25
Tarifs Canada, États-Unis 7:26-27
Transport, coût 7:27
Réseaux pipelines, régions desservies 7:7, 7:25-26
- Inter-City Gas Transmission Limited**
Boise Cascade Corporation, relations avec 7:14-15
Voir aussi
ICG Compagnie de Transmission Limitée, Loi constituant en corporation la
- Intelsat**
Voir
Communications, Ministère des — Satellites
- Irvine, M. G. M., Président, United Transportation Union, Victoria, C.-B.**
Mémoire, fonds de pension, Canadian National 34:66
- Irving, M. A. H., Secrétaire-Trésorier, Association Employés retraités, Chemins de fer nationaux, Division 10, Kamloops, C.-B.**
Lettre, régime de retraite, Canadian National 34:78-79
- Island Cabs**
Voir
Calgary — Services taxis
- Jamieson, Hon. D., Ministre des Transports**
Exposés
Bill C-137, buts 11:55-59
Budget Dépenses 1970-71 20:6-15
Entreprises, exploitation aéroports 2:125-126
Politique aérienne régionale, nationale 2:121-124, 20:65-67
Programmes, aéroports satellites locaux 20:20-21
Extrait, déclaration, politique aérienne (15 août 1969) 18:45-46
- Kierans, Hon. E.W., Ministre des Transports et des Communications**
Exposés
Budget dépenses 1970-71 15:10-15, 27:7-9
Loi modifiant Loi sur les Chemins de fer 1:11-15

Bus service, Montreal Transportation Commission 5:39, 5:45-47, 5:64, 5:65, 6:91, 6:103, 6:104, 6:106, 6:197

Dorval, jurisdiction 4:38, 4:46, 4:47, 4:68, 4:82, 4:83, 4:101, 4:102, 4:120, 4:125, 5:10, 5:11, 5:77, 5:101, 5:102, 5:117, 5:118, 6:10, 6:11, 6:69, 6:70, 6:88, 6:89, 6:114

Federal, provincial jurisdiction, conflict 5:39, 5:40, 5:60-62

History 6:161, 6:162

Mileage to city 4:21, 4:80, 4:81, 4:88

Private cars 10:21

Rates, limousine, taxi, difference 4:17, 4:21, 4:22, 4:98, 6:14, 6:15, 6:109

Regional problem viewpoint expressed 4:22, 4:23, 4:82, 4:102

Representations

City of Dorval 6:139-153

City of Montreal 5:36-75

Diamond Taxicab Association Limited 4:11-109

Fédération canadienne des associations indépendantes 6:90-117, 6:194-198

LaSalle Taxi Association 5:76-95, 5:115-118

Mouvement de libération du taxi de Montréal 5:6-21, 5:96-114

Murray Hill Limousine Service Limited 6:7-89, 6:154-193, 10:144-148

United Taxi Owners Syndicate of Montreal 6:118-139, 6:198, 6:199

Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. 4:11-109

West Island Transportation Limited 4:110-132

Service, inadequate 4:13, 4:19, 4:20, 4:69, 4:70, 4:95, 4:110, 4:129, 6:22, 6:23

Services available 4:13, 4:14

Taxi service

Availability 4:33-36

Direct-line telephones 4:83-85, 4:109, 4:123, 4:124, 4:128, 4:129, 4:134, 4:138-140, 5:25, 6:19, 6:71-73, 6:141, 6:142, 6:144-146, 6:148, 6:149, 6:151

Federal agents spying 6:119-121, 6:129, 6:131, 6:132

Municipalities, reciprocal arrangements 5:49, 5:50, 5:58, 5:59, 5:62, 5:63

Passenger pick up 4:14, 4:20, 4:32, 4:33, 4:111, 4:121, 5:40-42, 5:116, 6:82, 6:92

Permits, licences 4:22, 4:38, 4:39, 4:46-49, 4:103, 4:104, 4:110, 4:113, 4:122, 5:118

Rates 5:20, 5:24-27, 5:29, 5:30, 5:93, 5:94, 5:113, 6:96, 6:109, 6:113, 6:114

Stands, common, supervised 4:14, 4:15, 4:23, 4:24, 4:29, 4:39-41, 4:44, 4:45, 4:50, 4:61, 4:66, 4:71, 4:72, 4:79, 4:96, 4:97, 4:102, 4:113, 4:115, 4:116, 4:123, 5:18, 5:24, 5:25, 5:28, 5:31-33, 5:38, 5:42, 5:43, 5:69, 5:77, 5:80-82, 5:86, 5:87, 5:92-94, 5:110, 5:111,

Killarney Taxi Co. Ltd.

Voir

Calgary—Services taxis—Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd.

Calgary, aéroport international—Services taxis—Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd.

Kilpatrick, M. R.A., Secrétaire, Local 560, United Transportation Union, Saint John Est, N.-B.

Lettre, régimes retraite, Canadien National 34:76-77

Kowalchuck, M. N., Secrétaire, Travailleurs et Retraités, Canadien National, Edmonton, Alta.

Mémoire, régimes de pension 34:57-61

Kueber, M. P.T., Conseiller juridique, United Imperial Cabs Ltd., Calgary, Alta.

Mémoire, services transport au sol, aéroport, ville 24:54-60

Labrador City, aéroport

Voir

Eastern Provincial Airways, Québecair—Wabush et Labrador City, aéroports

(G.) Lapalme Inc.

Voir

Postes, Ministère des—Montréal

Lamarsh, M. J.D., Conseiller juridique, Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd., Calgary, Alta.

Mémoire, transport surface, ville, aéroport international 24:7-18

Limousines, services de

Voir

Montréal, aéroport international—Services taxis—Murray Hill Limousine Service Ltd.

Toronto, aéroport international—Services taxis—Air Terminal Transport Association

Vancouver, aéroport international—Services taxis—Vancouver Airline Limousine (1963) Ltd.

Lishman, M. F.R., Lishman Coach Lines Limited, Kitchener, Ont.

Mémoire, activités et recommandations, services aéroport Toronto 10:44-47

McArthur, M. C.V., Avocat, Moore's Taxi (1961) Ltd., Winnipeg, Man.

Mémoire, transport surface, aéroport 25:5-12

McGregor, M. W.G., Représentant législatif canadien, United Transportation Union

Exposé, caisse de retraite, Chemins de fer nationaux 31:51-63, 31:68-77

- 5:116, 5:117, 6:12, 6:44, 6:45, 6:48, 6:61, 6:62, 6:78, 6:84, 6:85, 6:91, 6:92, 6:97, 6:106, 6:108, 6:110, 6:119-125, 6:127-130, 6:132-136, 6:138-144, 6:147, 6:197, 6:199, 10:21-23, 10:25, 10:33, 10:34, 10:36-38, 11:144-148
- Toronto International Airport, dissimilarities 10:19, 10:20
- See also*
- Murray Hill Limousine Service Limited, Montreal
- Montreal. Taxicabs
- Montreal. Taxicabs drivers
- Location 6:152, 6:153
- Noise, residential areas 20:90, 20:91
- Policing 6:151, 6:152
- Transport Department expenditures 20:9
- See also*
- St. Scolastique International Airport
- MacLure's Cabs Ltd.**
- Voir*
- Vancouver, aéroport international—Services taxis
- Richmond—Services taxis
- MacMillan, M. N.J., Président Chemins de fer nationaux**
- Exposé, budgets 1969, 1970-71 28:9-10
- Malton, aérogare**
- Voir*
- Toronto, aéroport international
- Manley, M. J.M., Fraternité canadienne des Cheminot employés du transport et autres Ouvriers, Chamblé, Qué.**
- Lettre, régime de pension 1935, Canadian National 34:90-92
- Mann, M. H.A., Président, Conseil des ports nationaux**
- Exposé, programmes dépenses 1970-71 19:5-7
- Marcotte, M. M. R., Conseiller juridique, Cité Dorval, Qué.**
- Exposé, règlement taxis, Cité Dorval 6:141-142
- Martel, M. M., Président, Gérant général, Shur Guide Equipment Inc.**
- Exposé, stabilisateur de direction Shur Guide 11:12-13
- Maynard, M. L., Avocat conseil, Yellow Cab Co. Edmonton, Alta.**
- Mémoire, services Yellow Cab Co. 23:46, 23:55 23:134-144
- Metropolitan Licensing Commission**
- Voir*
- Toronto — Services taxis
- Metropolitan Toronto Taxi Guild**
- Voir*
- Toronto — Services taxis
- Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated**
- Voir*
- Toronto — Services taxis
- Mississauga, Ont.**
- Services autobus 8:142-143
- Services taxis
- Difficulté opération 8:44
- Infractions, poursuites 8:129, 8:144, 9:10, 9:19 9:41, 9:44, 9:49
- Juridiction 8:27-28, 8:41, 8:44-45, 8:48, 8:60 8:91, 8:94-95, 8:116, 8:121, 8:123-124, 8:132 8:139-140, 8:143, 9:8-11, 9:14-20, 9:27-29 9:32-38, 9:40-41
- Morin, Marcel, Member, Provincial Committee, Mouvement de libération du taxi de Montréal**
- Montreal International Airport ground transportation, solutions to problems 5:15-21
- Motor Vehicle Industry**
- See*
- Automobile Industry
- Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137**
- Amendment proposed, Clause 2(1)(h): Definitions, "safety standards" 13:86-89
- Amendments
- Clause 11: Powers of inspectors 13:9, 13:99-102
- Clause 13: Seizure 13:10, 13:102
- Clause 20: New, annual report 13:102, 13:103
- Auto industry, consultation with, co-operation 11:40, 11:59, 11:63-66, 13:91
- Application, new vehicles 11:33, 11:36, 11:37, 11:56
- Canadian Automobile Association, submission 12:90-93
- Dealers, application, provisions of bill 13:36-58, 13:67, 13:68, 13:78-84, 13:99-104
- Defects, notice, liability 11:34, 11:43, 11:49, 13:20-30, 13:68-76
- Discussion
- Clause 4: Regulations respecting use of national safety marks 13:58-63
- Clause 5: Prohibitions applicable to manufacturer or distributor 13:13, 13:14
- Clause 6: Export and interprovincial shipments 13:14, 13:15
- Clause 7: Regulations respecting importation of motor vehicles 13:15-20, 13:63-68

Clause 8: Failure to give notice of defects 13:20-30, 13:68-76
 Clause 9: Publication of proposed regulations 13:30-38, 13:77, 13:78
 Clause 10 (1): Inspectors 13:33-36
 Clause 11 (1): Powers of inspectors 13:36-58, 13:78-86
 Ellis, Dr. J. S., comments 12:82, 12:84, 12:85
 Ford Motor Company, General Motors Corporation, Chrysler Corporation, American Motors Corporation, discussion, appearance before Committee 11:9-12, 12:24-29, 12:52, 13:90-99
 Inspectors, inspection 11:34, 11:59, 11:60, 11:67, 11:68, 11:93, 11:94, 12:47, 12:62, 12:63, 13:33-58, 13:64, 13:65, 13:78-86
 Jamieson, Hon. D., introduction 11:55-59
 "Manufacturer", description 11:44
 National safety mark 11:33, 11:56, 11:63, 11:64, 13:52, 13:54, 13:60-62
 Penalties 11:34
 Provincial co-operation 11:40, 11:56, 11:76, 12:30, 12:64
 Provincial legislation, co-ordination, co-operation 11:37, 11:45, 11:47, 11:69, 11:71, 11:72, 11:85, 11:87
 Provisions 11:33, 11:34
 Regulations
 Discussion, embodiment in bill 13:16-20
 Dune buggies 11:44
 Imported cars 11:34, 11:36, 11:37, 11:45, 11:51, 11:52, 11:59, 12:44, 12:45, 13:40, 13:63, 13:64-67
 Manufacturers, notice of change to 11:39
 Snowmobiles 11:46, 11:52, 11:53, 11:84-86
 Vehicle power relative to safety features 11:73, 11:74, 11:86
 Reported to the House with amendments 13:3, 13:4, 13:10, 13:104
 Shur Guide Equipment Incorporated, steering stabilizer, possibility of Committee recommendations 11:18, 11:27
 Standards 11:35, 11:37, 11:38, 11:42, 11:43, 11:54, 11:59, 11:72, 12:34, 12:61
 Additional, trade problems 11:42
 Ash trays and lighters 12:35
 Brakes, split 12:37
 Bumpers 12:35, 12:38, 12:39, 12:50, 12:54, 12:57, 20:76, 20:77
 Exhaust, noise emissions 11:34, 11:35, 11:48, 11:49, 11:57, 11:69, 12:38, 12:61
 "Guide to Traffic Safety" 11:40, 11:41, 12:34-43
 List, omission from bill 11:54, 11:66, 11:67
 "Muscle cars" 11:72-74
 Outside ornamentation, accessories and protrusions 12:36
 Parts, replacement, additional 11:36, 11:47
 Passenger compartment 12:39, 12:42, 12:43
 Rear luggage compartment barrier 12:36

Mississauga Cab Owners Association
 Aéroport
 Permis, concurrence 8:131, 8:140
 Services, recommandations 8:124-126, 8:135-138, 8:141-142
 Ententes
 Compagnie Metro, Toronto 8:144-145
 Réciprocité, Toronto Metropolitan, pour-parlers 8:127, 8:144, 9:19-20, 9:24, 9:29-37
 Nombre 8:123, 8:130, 8:133
 Qualité 8:126-127
 Peel Taxi Ltd. 9:13-14, 9:41
 Permis
 Air Terminal Transport Co. Ltd. 8:37, 8:124, 8:128-130, 8:138-139, 9:9-10, 9:27, 9:38-39, 9:43-44, 10:58, 10:97-98
 Agences, taux 8:133, 8:138-139, 9:9, 9:13-17, 9:27, 9:38-39, 10:58, 10:63-64, 10:97-100
 Obtention, limitation 9:23, 9:31-32, 9:40-43, 9:48, 10:100
 Prix 8:128, 8:143, 10:100
 Surveillance 9:22-23
 Propriétaires indépendants 8:133
 Taxes affaires, aéroport Toronto 9:25-26

Mississauga Cab Owners Association

Voir

Missauga — Services taxis

Mtl

Voir

Montréal — Services taxis — Mouvement de Libération du taxi

Montpetit, Commission

Voir

Commission royale d'enquête sur les conditions de travail au Ministère des Postes

Montréal

Port

Voir

Conseil des Ports nationaux

Services de limousines 6:80-81

Services taxis

Aéroport

St-Hubert, Taxis Diamond 4:56-57

Ste-Scholastique, poste commun 4:59, 5:25-26, 5:47, 5:80-81, 6:40, 10:35

Assurances 4:97-98, 5:103-104

Association Taxis LaSalle

Concessions, Gare centrale 4:87-89, 4:93, 5:91, 5:93

Mémoire, Transport surface aéroport 5:115-118
 Diamond, Veteran

Concessions 4:25-26

Permis de transport, détention, droits 4:30-33, 4:68-69

- Rear window defogger 12:35
- Roll bars 12:35
- "Safety standards", definition 11:33, 11:34, 13:86-89
- Steering column design 12:42
- Steering control rearward displacement 11:49, 11:50
- Steering systems, power-assisted 12:36
- Tail lighting 12:37, 12:38, 12:58
- Tires 11:45, 11:46, 11:86-91, 12:60, 12:67
- United States legislation, basis 11:38, 11:39, 11:41, 11:46, 11:47, 11:54, 11:57
- Vehicles
 - Home-built 11:44, 11:70-72, 11:78, 11:79
 - Types, application 11:43, 11:44, 11:46, 11:52, 11:53, 11:56, 11:70-72, 11:78
 - Used, provincial legislation 11:37, 11:38, 11:76, 11:77, 11:80, 11:81
- United Automobile Workers, representation. 12:46-68
- Used automobiles, periodical inspection, possibility 11:79-81
- Warranties, inclusion in legislation 11:68, 11:69, 13:21, 13:22, 13:70, 13:76

Motor Vehicles

- Safety measures
 - Brakes, Hydraulic Safety Devices Limited device 12:8-23
 - Cost 12:64, 12:65
 - Defensive driving 11:75, 12:51, 12:52, 12:56, 12:57, 12:59
 - Devices, mechanics, service 13:89, 13:90
 - Federal jurisdiction 11:80
 - International activities 12:31-33
 - Provincial inspection programs 11:37, 11:79-81, 11:91-93
 - Regulations, current, control of safety standards 11:40
 - Road safety research 12:68-85
 - Rubber splash guards 11:54, 11:55, 11:81, 11:82
 - Standardization 12:63
 - Steering, Shur Guide Equipment Incorporated device 11:12-33
 - Used cars, replacement parts, regulations standards, provincial governments 11:37, 11:45, 11:76, 11:77, 11:80, 11:81
 - See also
- Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137
- Transport Department, Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch

Murray Hill Limousine Service Limited, Montreal

- Airport ground transportation
 - Brief, comments 6:7-89, 6:154-193, 10:144-148

- Propriétaires, actionnaires 4:75-78, 4:85
- Taxis, nombre, variations 4:75, 4:87, 4:94:100
- Fédération canadienne des associations indépendantes
 - Adhérents, coût, contrôle 6:98-100, 6:105-106:110, 6:115-116
 - Charte 6:115
- Gare centrale, concession 4:87-88, 4:94:133-134, 5:91
- Juridiction
 - Émission permis 4:39, 4:46, 4:68-69, 4:94:540, 5:48-49
 - Ports 5:90-91
 - Tarifs 4:88-90
- Mouvement libération du taxi
 - Adhérents 4:71-72, 5:23, 5:98
 - Chauffeurs de taxi, définition, situation 5:6:594, 5:96-97
 - Mémoire 5:96-114
- Nombre
 - Associations 4:44
 - Chauffeurs taxis 5:10, 5:86-87, 5:100-106:94, 6:95
- Organisation nationale, étude 6:43
- Permis métropolitain, législation 4:101, 4:105:56-57, 6:53, 10:36
- Problèmes 6:196
- «Sight Seeing Tours» 5:73-74
- Syndicat propriétaires-unis taxi
 - Adhérents, constitution, cotisation 6:122-126:131, 6:134-135
 - Fonctionnement 6:124, 6:135
 - Permis métropolitain 6:133-134
- Terrains Expo 5:11, 5:70, 6:121, 6:132

Montréal, aéroport international

- Circulation aérienne 20:91-92
- Services autobus
 - Commission Transport, Montréal, soumission 5:45-47, 6:103-104
 - Métropolitain provincial, circuits 6:13, 6:22
 - Murray Hill 6:20-22, 6:80, 6:178-179, 6:191-199
- Services taxis
 - Association Taxi LaSalle, problèmes, recommandations 5:24-25, 5:76-94, 5:116-118
 - Contrôle services 5:50-51, 6:19, 6:23-24, 6:54-55
 - Diamond, requête, régie des transports, Qué. 4:42:456, 4:67-68, 4:87, 4:102
 - Diamond, Veteran
 - Air Canada, requêtes services additionnel 4:106-107
 - Concessions 4:103
 - Courses, taux, nombre 4:42-43, 4:91-92:494-95, 4:100, 4:104-105, 6:154
 - Permis de transport
 - Détention, droits 4:30-31, 4:38-39:4:101-102

Bus service 6:20, 6:87, 6:88, 6:178, 6:179, 10:32, 10:33

Complaints re service 6:16, 6:17, 6:23

Deadheading 6:8, 6:37, 6:38, 6:171

Dorval Service Taxi Limited, relationship 4:136, 4:137, 6:21, 6:26

Investments 5:14, 5:15, 5:106-108, 6:38, 6:58

Letter, memorandum to Transport and Communications Standing Committee 6:154-177

Permit 4:108, 5:9, 5:10, 5:100, 6:62

Rates 6:183-186

Recommendation, granting permits 6:30, 6:31, 6:37, 6:42, 6:60, 6:85, 6:176, 6:177

Services

Inadequacy 4:13, 4:19, 4:20, 4:69, 4:70, 4:95, 4:129, 6:22, 6:23

Letters of congratulation 6:188, 6:189

Supplementary 6:11, 6:12, 6:20, 6:21, 6:24, 6:25, 6:63-65, 6:69

Study 6:42-44

Subcontracting to taxi firms 4:89, 4:90, 4:107, 4:108, 4:111-113, 4:123, 4:126, 4:127, 6:11, 6:20, 6:21, 6:24-27, 6:62-65

Transport Department contract 6:29-32, 6:38, 6:39, 6:59, 6:60, 6:81

Vehicles

Four-passenger 6:180-182

Six-passenger 6:180

Ambulances 6:32, 6:33

Drivers 5:14, 5:106, 6:33, 6:66, 6:74

Hired-car rights 5:9, 5:99, 5:100, 6:18

Judgement, City of Montreal versus Murray Hill 6:190, 6:191

Mouvement de libération du taxi de Montréal, comments 5:11-15, 5:98-108

Municipal jurisdiction over rented automobiles contested 5:8, 5:9, 5:98, 5:99, 6:66, 6:67

Permit 5:67, 6:66, 6:67

Public liability insurance 6:12

Public utility company, similarity 6:31, 6:56, 6:57
Quebec Transportation Board jurisdiction 6:14, 6:18, 6:173, 6:174

Rates 4:17, 4:21, 4:98, 6:14-16, 6:109, 6:113, 6:114, 6:154

Vehicles in service 4:37, 4:65, 4:78, 4:79, 6:51, 6:164

Services, garanties 4:58-59, 4:65

Terminus voyageurs, aéroport, centre-ville 4:15-16, 4:43, 4:79-80

Véhicules, disponibilité 4:26-29, 4:32-38, 4:45, 4:50, 4:55, 4:65, 4:71, 4:100, 4:104

Disponibilité 4:84, 4:115, 5:65, 6:97, 6:196

Dorval

Infractions, poursuites 6:149

Juridiction 4:47-49, 4:82, 4:115, 4:118, 4:120, 4:123, 5:38, 5:52-56, 5:61-63, 5:101-102, 5:117, 6:70, 6:77, 6:124-125, 6:138-143

Recommandations 6:140-142, 6:145-146

Taxes affaires, perception 6:17, 6:152-153

Fédération canadienne des associations indépendantes

Mémoire, transport surface 6:194-198

Recommandations 6:91, 6:97, 6:103, 6:106, 6:108, 6:110, 6:197-198

Représentations gouvernements Québec, Ottawa 6:111-112

Frais location, revenus 4:62-64, 4:99, 5:34, 6:126

Gendarmerie royale, surveillance 4:82-83, 6:120-122, 6:124, 6:129, 6:131-132, 6:151

Juridiction

Cité Montréal, tarifs 6:16, 6:183-186

Dorval 4:47-49, 4:82, 4:115, 4:118, 4:120, 4:123, 5:38, 5:52-56, 5:61-63, 5:101-102, 5:117, 6:70, 6:77, 6:124-125, 6:138-143

Fédérale 4:82-83, 4:89-90, 4:107-108, 4:111, 4:114-115, 4:121-123, 4:126-127, 5:37-38, 5:62, 6:70-71, 6:120-122, 6:124, 6:129, 6:131-132, 6:151

Provinciale 4:47-49, 4:58, 4:82, 5:11, 5:102, 5:118, 6:14

Mouvement Libération Taxi, problèmes, recommandations 5:108-114

Murray Hill Limousine Service Ltd.

Ambulances 6:32-33, 6:180

Autos, nombre, qualité 4:47, 4:65, 4:74, 4:78-79, 4:94, 4:103-104, 4:114, 4:125, 5:11-14, 5:102-103, 5:105-106, 6:28-31, 6:54-55, 6:158, 6:178-182

Autobus 6:20, 6:80, 6:178-179, 6:191-193

Cité Montréal, poursuite 5:9, 6:66-67, 6:143, 6:190-191

Contrôles 6:26-27, 6:44, 6:165-166

Juridiction 4:48-49, 4:82-83, 5:8-10, 5:15, 5:52-56, 5:61, 5:63, 5:84-86, 5:98-100, 6:17-19, 6:59-60, 6:63, 6:66-68, 6:103-104, 6:108, 6:142-143, 6:152, 6:154-155, 6:169-178, 10:31-32

Griefs chauffeurs taxi 4:46-47, 5:73

Horaire 6:87

Investissements, frais exploitation 5:14-15, 5:106-108, 6:33-35, 6:38-39, 6:59, 10:37

Mémoires, Transports surface, gouverne taxis 6:154-193, 10:144-148

ATO

See

North Atlantic Treaty Organization

ational Harbours Board

Champlain Bridge financial statement 19:20, 19:21

Container operations, facilities 19:6, 19:10, 19:12, 19:13, 19:36, 19:37

Estimates

Expenditures 19:6-8

- Fiscal year ending March 31, 1971, 19:3-52
 Report to House 26:4
 Expo lands, administration 19:50
 Facilities, provision for small operators 19:39
 Grain movements, cost 19:22
 Pollution, community by-laws, jurisdiction 19:43-45
 Ports
 Breakages, damage claims 19:15, 19:16
 Promotion 19:45-49
 Protection 19:27, 19:28
 Tonnage figures 19:11, 19:49
 Projects, categories 19:6
 Shed facilities 19:39, 19:40
 Tax grants 19:38
 Terminal operations study 19:31, 19:34
 Transport Department reorganization, Board changes 19:8, 19:24-29, 20:57, 20:58, 20:77-79
See also
 Harbours
- National Transportation Act**
 Railway rationalization 18:37-39
 Railways, subsidies 20:63, 20:64
- Newfoundland**
 Postal service 15:126-129, 15:134-137
- Nordair**
 Sault Ste. Marie, Thunder Bay franchise application 18:6-15, 18:46, 18:47
- Nordal, Ken, President, Vancouver Airline Limousines (1963) Limited**
 Vancouver International Airport ground transportation, problems with Department of Transport 22:6-11
- Normandin, Paul, Q.C., City Attorney in Charge of Public Legislation, Montreal**
 Montreal International Airport ground transportation, brief, presentation 5:36-39
- North Atlantic Treaty Organization**
 Road safety studies 12:32
- OECD**
See
 Organization for Economic Co-operation and Development
- O'Grady, F. A., Ottawa, Ontario**
 Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 29:72-85
- Négociations, associations taxis 6:53-54
 Points accueil, Montréal 10:32-33
 Poste commun
 Pertes 6:44-45, 6:61, 6:63, 6:78, 6:83-84
 Taxis à taximètre 10:29-30, 10:33-34, 10:310:38
 Revenus 5:86, 6:62, 10:116
 Rôle 6:21-22, 6:159-177
 Sous-contrats
 Franchise gouvernement fédéral 4:89-94:107-108, 4:111-112, 4:114, 4:121-124:126-127, 5:53, 5:62-63, 6:20-21, 6:24-26:39, 6:45-46, 6:59-61, 6:68-69, 6:810:31-32, 10:34
 West Island Transportation Limited 4:125-1210:34, 21:88-89
 Tarifs 4:54-55, 4:98, 5:27, 5:71, 6:15-16:109-110, 6:113-114, 6:183-186, 8:810:14-15
 Taxes fédérales, provinciales 4:62-64, 6:66:126, 23:87-88
 Problèmes 6:195-196, 10:19-21
 Qualité, témoignages compagnies aériennes 6:188-193
 Recommandations
 Association du Taxi de LaSalle 5:24-25:76-94, 5:116-118
 Comité exécutif, Cité Montréal 5:36-39, 5:45
 Diamond, Veteran 4:14-16, 4:138-139
 Dorval, Cité 6:140-142, 6:145-146
 Fédération canadienne des associations indépendantes 6:91, 6:97, 6:103, 6:106, 6:1086:110, 6:197-198
 Mouvement Libération du Taxi 5:108-114
 Murray Hill 6:197, 10:33, 10:146-148
 Permis métropolitain 4:101, 4:105, 5:44, 5:565:59, 6:53, 6:133-134
 Poste commun
 Appels d'offre 4:66, 4:74, 4:96, 5:51, 6:60
 Exploitation, garanties 4:23-24, 4:37, 4:414:44-49, 4:66, 4:71, 4:113, 4:115-1164:123, 5:30-38, 5:52-56, 5:61, 5:66, 5:695:92-93, 6:86, 6:91, 6:106, 6:121-1236:136-138, 10:37
 Juridiction 6:88, 6:124-125, 6:138-14310:147-148
 Stationnement 10:146-148
 Poste surveillé
 Exploitation, garanties 4:14, 4:23-24, 4:39-404:71, 4:83, 4:96-97, 4:102
 Personnel surveillance 4:40-41, 4:50, 4:616:54, 6:110, 6:122-123, 6:130, 6:136
 Services téléphoniques directs 4:83, 4:108-1094:123, 4:128-129, 4:131, 4:138-139, 5:256:71, 6:73, 6:143-146, 6:148, 8:166
 Syndicat Propriétaires-unis taxi, Montréal 6:119-120, 6:124-127, 6:129-130, 6:1326:136-138, 6:199

Ontario

Taxicabs, public vehicle, difference 10:55, 10:56, 10:152

Organization for Economic Co-operation and Development

Road research service 12:31

Pacific Western Airlines

Airbus, Edmonton, Calgary 23:19

Pensions

Pension Benefits Standards Act 32:19, 32:20

Retirement, related subjects 29:11, 29:12, 29:22

See also

Canadian National Railways Pension Fund

Perry, R. G., President, Airport Ground Transportation Association of Canada

Ground transportation at airports, comments 10:7-11

Pickersgill, Hon. J. W., President, Canadian Transport Commission

Estimates, Canadian Transport Commission, answers to questions 18:5-99

Pickett, J. L., Secretary-Treasurer, Local 861, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen, Edmonton, Alberta

Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 29:48-62

Pollution

Automobiles, exhaust, noise emissions, control measures 11:34, 11:35, 11:48, 11:49, 11:57, 11:69, 12:38, 12:92

Gasoline pollutants, research 11:83, 11:84

National Harbours Board, regulations 19:43-45

St. Lawrence Seaway, regulations 14:36

Ports

See

Harbours

Post Office Department

Air carriers 15:60

"Blueprint for Change", report, Kates, Peat, Marwick and Co. 15:13, 15:97-100

Containerization system study 15:13, 15:15, 15:16

Costs, expenditures 15:11-13

Crown corporation, proposal 15:35, 16:29

Transport commun, subventions 6:40-42

West Island Transportation Limited 4:109-132

Services téléphoniques, problèmes 4:121-124, 6:19, 6:73

Syndicat Propriétaires-unis du Taxi

Mémoire, transport surface 6:198-199

Recommandations 6:119-120, 6:124-127, 6:129-130, 6:132, 6:136-138, 6:199

Situation 6:198-199

Taux

Courses taxis, limousines 4:54-55, 4:73, 4:88, 4:94, 4:98, 4:121, 4:133, 5:26-30, 5:93-94, 6:15-17, 6:109-110, 6:113-117, 6:179-183, 8:86

Juridiction 6:14-17, 6:183-186

Voyageurs

Griefs 4:17-21, 4:69-70, 4:98, 6:23

Nombre voyages 4:42-43, 4:91-92, 4:94-95, 4:100, 5:51, 5:93

West Island Transportation Limited

Contrats lignes aériennes 4:126

Lettre, A.J. Rochette, Président 4:134-140

Recommandations 4:109-132

Transport surface

Mémoires

Association Chauffeurs, Industrie du Taxi Inc. 6:194-198

M. Normandin 5:36-39

Moore's Taxi (1961) Ltd.

Voir

Winnipeg—Services taxis

Winnipeg, aéroport international—Services taxis

Morin, M. M., Membre, Comité provisoire, Mouvement de libération du taxi, Montréal

Mémoire, solutions situation taxi, Montréal 5:15-21

Mouvement de libération du taxi

Voir

Montréal—Services taxis

Mower, M. G., Représentant législatif, United Transportation Union, Local 1130, Toronto, Ont.

Mémoire, caisse de retraite 34:40-42

Murray Hill Limousine Services Limited

Voir

Montréal, aéroport international—Services taxis

Navigation

Voir

Transports, Ministère des—Commission Canadienne des Transports—Recherches

New York

Port, trafic 14:30-31, 19:18-21, 19:47

Deficit, reduction 15:12, 15:13, 15:26-30, 15:96
 Departments, government, rental payments to 15:11, 16:32-34
 Distribution centres, concept 15:118, 15:119, 15:125
 Employees
 Decrease, layoffs, job security 15:44, 15:59, 15:67, 16:32
 Clerks, part-time, female, wage increases, transportation allowance 15:57, 15:58
 Seniority provisions 17:48-51
 Employment 15:98, 15:99
 Estimates
 1970-71 15:3-145, 16:3-51, 17:3-64
 Professional and special services 15:60, 15:61, 15:123, 15:124
 Wages and salaries 15:12, 15:67, 15:72
 Facilities, buildings, new, plans 15:14, 15:23, 15:24, 15:31
 Financial aspects 15:42
 Labour relations program 15:18, 15:19, 15:96
 Mail
 Boxes 15:108
 Master delivery, main distributing points 15:125
 Service 16:14, 16:15
 Third class 15:141, 15:142
 Transportation, contracts, tender system 17:51-58
 Transportation, rail, truck 15:116
 Volume, decrease 15:94-96
 Mail delivery
 General 15:63, 15:66, 15:67
 Letter carrier service 15:63, 15:64, 15:72, 15:86, 15:96, 15:97
 Trucking, contractual arrangements 15:94, 15:95, 15:116, 15:117
 Management, postal operations, decentralization, regions 15:14, 15:22, 15:23, 16:35-37
 Management training 15:42
 Marketing function 15:13, 15:14, 15:41
 Methods and Standards Division 16:11, 16:12
 Money orders
 Commission, credit 16:17, 17:37
 Funds, shortages, overages 17:40-42
 New system 15:14, 15:24, 15:45, 15:46
 Montpetit Report 15:16, 15:17
 Montreal postal service, G. Lapalme Inc, 15:92, 15:93, 16:29
 National address code 15:14, 15:54-56, 15:59, 15:119, 16:23-27, 16:31, 16:32
 Objective 16:37
 Organization, changes 15:40-43
 Parcel post 15:33, 15:34
 Parcels, delivery, handling 15:21, 15:22, 15:30, 15:31
 Post offices
 Building, leasing accommodations 17:45, 17:46, 17:59-63

Transport surface, aéroports

Câble de J.P. Carey, Vice-Président, Carey Cadillac Renting Co., Inc. 6:55, 6:87, 6:177-178
 «Service autobus, hôtels aéroport», extrait, New York Times 6:191-193
 Taux 4:133

Nickson, M. J.E., Vice-Président adjoint, Ventes, Air Canada

Lettre à J.R. McDonnell, Président, Air Termina Transport Ltd., Toronto, Services aéroport 10:16

Nordal, M. K., Président, Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd.

Mémoire, situation services limousines, Vancouver 22:6-11

Normandin, M. P., c.r., Avocat de la ville de Montréal (Droit public)

Mémoire, Ville de Montréal, situation transport surface aéroport 5:36-39

Normes de prestations de pension, Loi sur les

Caisse pension, administration 35:91-92
 Dette actuarielle, stipulations 28:15, 31:57-58, 31:106, 32:7, 32:19-20, 32:22, 32:27, 32:36, 35:25, 35:42, 35:91

Office canadien des provendes

Ports, activités 19:18

O'Grady, M. F. A., Ex-Président général, Brotherhood of Railroad Trainmen, région Ottawa

Exposé, caisses retraite, Chemins de fer nationaux 29:72-80

Ouellette, M. R., Vice-Président des griefs, United Transportation Union, Local T-14, Montréal, Qué.

Mémoire, régimes de pension, Canadian National 34:62-64

Pacifique Canadien

Caisse fiduciaire de retraite
 Actif net 34:97
 Investissements 1968 34:101
 Pensions, prestations survivants 1968 34:101-102
 Transactions, sommaire 34:99
 Régime retraite 31:47-51, 31:59-60
 Revenus, pertes 18:38
 Services conteneurs 28:13
 Subventions gouvernement, appel Cour Suprême 18:32
 Transport soie 19:14
Voir aussi
 Canadian National, Pacifique Canadien

Peers, Mme D., Toronto, Ont.

Lettre, transport limousine aéroport Toronto 10:166

Boxes, rent, mail handling 15:84, 15:85, 15:137, 15:138, 17:47, 17:48
 Closures 15:37, 15:38, 15:49-51, 15:57, 15:64, 15:65, 15:68, 15:69, 15:74-84, 15:106-113, 15:117-121, 15:127-129, 15:132-143, 16:6-9, 16:12-22, 16:30, 16:38-51, 17:13-45
 Opening 16:15, 16:16
 Regrading, salaries 17:42-45
 Revenues 17:37-40, 17:60, 17:61
 Small revenue lockboxes 17:37, 17:38
Postal rates
 Increases 15:11, 15:19, 15:20, 15:27, 15:33, 15:34, 15:47-49, 15:91, 15:94, 16:27-29
 Magazine industry 15:88, 15:89
Postal reform, projects 15:13, 15:14
Postmasters, wage increases 15:113-115
Quebec, employees, expenditures 15:58, 15:59
Railway mail clerks 15:130-132
Reorganization program 15:25, 15:26
Revenues 15:11
 Regional breakdown 15:104, 15:105
Rural areas
 Group-box system development 15:38-40, 15:121, 15:122, 15:137
 Rural route service 15:27-29, 15:51-54, 15:61, 15:62, 15:64-71, 15:102, 15:122-126, 16:8, 16:9
Savings banks, unclaimed deposits 16:9, 16:10
Service costs, imbalance, Canada, United States 15:35, 15:36, 15:86, 15:87
Services, cost, payment 15:65, 15:66, 15:85, 15:86, 15:89-91, 15:93, 16:31, 16:36, 16:37
Stamps 15:24, 15:25, 15:47, 15:101, 15:103, 15:104
Task forces, study groups, Departmental improvements, expenditures 15:42-44, 15:61
Toronto, three-digit code 16:23-25
Training programs 15:14, 15:17-19, 15:31, 15:32, 15:98, 15:115, 15:116
Unions, management, meetings 15:19
Urban areas, teeders, routes, pickup, delivery services 15:72-74
White Paper program 15:13, 15:35

Prince Edward Island

Ferry operation 20:92, 20:93

Public Service Commission

CAP Program 15:98, 15:99

Quebec North Shore Paper Company

Historical position 2:7-9

Newsprint

Principal buyers 2:14

Shipment 2:19, 2:22-24

Winter stockpile 2:21

Perry, M. R. G., Président, Association canadienne, transports terrestres aux aéroports, Vice-Président, Murray Hill Limousine Service Ltd.

Mémoires

Gouverne Taxis, aéroports desservis par opérateurs attitrés 10:144-148

Transport aéroports 10:7-11, 10:135-143

Pickett, M. J. L., Secrétaire-Trésorier, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen, Local 861, Edmonton, Alta.

Exposé, caisses retraite 29:48-55

Pollution

Air, recommandations, Association Canadienne des Automobilistes 12:92

Bruit, études sur avions super-soniques 20:81-82, 20:90-91

Eaux, recherches 20:36-37

Modes de transport, Smog 18:37

Ports 19:43-45

Véhicules moteurs

Bill C-137, Art. 2, prévention 11:35, 11:48-49, 11:57, 11:69, 13:87-88

Recherches

Conseil national 11:83

États-Unis 11:69, 11:83

Ministère Santé nationale, Bien-être social 12:38

Ministère Transports 20:52-53

Voie maritime Saint-Laurent 14:36-37, 14:48-49

Ports

Pollution 19:43-45

Rotterdam, publicité 19:45-48

Sept-Îles, recommandations Comité Transports et Communications 8:7-8

Voir aussi

Conseil des Ports nationaux

Postes, Loi sur les

Soumissions, stipulations 17:52-53, 17:57-58

Provinces Maritimes

Aéroports, emplacement, ravitaillement 20:40-41

Provinces Maritimes - Transports

Voir

Transport, région Atlantique

Postes, Ministère des

Budget 1968-69, Québec, recettes 15:58-59

Budget 1969-70, rapports groupes travail 15:42-43

Budget 1970-71

Déficit

Courrier

Américain 15:36, 15:86-87

Prévisions 15:96, 15:141-142, 16:27-28

Revues, journaux, expéditions 15:88

- North Shore, lower St. Lawrence, transportation requirements, brief 2:7-10
- Quebec-Ontario Transportation Company, shipping fleets 2:25-27, 2:29, 2:30
- Rail-car ferry
- Costs of operation 2:17, 2:18
 - Feasibility studies 2:11-13, 2:18, 2:27, 2:28
 - Participation with government, railway in building 2:14, 2:15
 - Place of origin 2:12
 - Proposed 2:9, 2:10
 - Size 2:28, 2:29
- Rail ferry transportation, economic aspect 2:11, 2:12, 2:27
- Recommendation: Inclusion of North Shore as "select territory" under Atlantic Region Freight Assistance Act 2:10
- Shipment
- Atlantic Region Freight Assistance Act 2:24, 2:25
 - Container 2:22, 2:23
 - Rail, ships 2:11, 2:17
 - South Shore, via, purpose 2:21, 2:22
 - Truck 2:22, 2:23
 - West, method 2:23, 2:24
- Ships, ice-strengthened, building 2:16, 2:17
- Quebec, Province**
- Taxicabs
 - Definition 6:168
 - Jurisdiction, regulations 5:11, 5:102, 6:168-170
 - Licensing authority 6:169
 - Motor pleasure vehicle, difference 6:167
 - Types 6:169
 - Transportation service 6:172, 6:173
 - Vehicle operation, laws 6:17, 6:18
- Quebecair**
- Applications, rights to fly to other parts of Canada 2:64
 - Chartered flights to West Indies 2:64
 - Eastern Provincial Airways, co-operation with 2:66, 2:67, 8:10
 - Extra flights 2:72, 2:73
 - Jet aircraft 2:51, 2:52
 - Jet service applications 2:98, 2:99
 - Rate structure 2:54-56, 2:67, 2:68
 - Rates, northern 2:67, 2:68, 2:79, 2:100
 - Schedules 2:70, 2:71
 - Service, Gaspé-Bathurst-Edmundston area 2:65, 2:66
 - Transportation, patient on stretcher 2:69, 2:70, 2:73, 2:74
 - Weekend tickets 2:68, 2:69
- Quinlan, Frank, Co-ordinator, Citizenship and Legislative Department, Canadian Region, United Automobile Workers**
- Automobile safety standards, Union's position 12:46, 12:47
- Dépenses
- Politique équilibre 15:29-30, 15:65-6
 - 15:89-91, 15:93, 15:106-108, 16:37
 - Totales, recettes 15:27, 15:34-35, 15:67
 - Édifices, locaux, planification 15:23-24, 15:3
 - 16:33, 17:59-63
 - Exposé, Hon. E. W., Kierans 15:10-15
 - Programme relations travail 15:14, 15:17-1
 - 15:31-32, 15:96, 15:115-116
 - Bureaux ruraux fermés 15:50-51, 15:7
 - 15:79-80, 15:109, 15:112-113, 17:15
 - Timbres-poste 15:104
 - Services professionnels et spéciaux 15:60-6
 - 15:123-124
 - Ventilation régions 15:105-107
 - Bureaux de poste
 - Décentralisation
 - Plan, avantages 15:14, 15:22-24, 15:3
 - 16:35-37
 - Toronto, région pilote 15:22-23, 16:35
 - Nombre 15:20
 - Ruraux
 - Rôle 15:117-118, 15:127, 15:135, 16:7-
 - 16:20, 16:46, 16:50, 17:15
 - Recettes 15:136, 17:37-40, 17:60-61
 - Code national, «zip» 15:14, 15:54-56, 15:5
 - 15:85, 16:22-26, 16:31-32
 - Colis, livraison, manutention 15:21-22, 15:30-31
 - Commission royale d'enquête sur conditions travail
 - recommandations 15:16-17
 - Conseil du Trésor, administration finances 15:4
 - 15:64, 15:96-97
 - Contrats livraison courrier, routes 17:51-58
 - Courrier
 - Manutention
 - Camions, levées boîtes 15:73-74, 15:108
 - Centres distribution, villes 15:118-119, 15:12
 - Surveillance 15:30-31
 - Système conteneurs 15:15
 - Transport
 - Aérien, amélioration 15:60, 15:132
 - Camions, trains 15:94-95, 15:116-117
 - Décentralisation bureaux ruraux
 - Alberta, plaintes 15:74-77, 15:83-84, 16:18-19
 - Colombie-Britannique 15:28-29
 - Conséquences sociales 15:37, 15:49-50, 15:66
 - 15:74-75, 15:117-118, 15:127, 15:133, 16:7-8
 - 16:13-14
 - Critères 15:38, 15:62-63, 15:100, 15:128
 - 15:134, 15:138, 16:13-15, 16:18, 16:20, 17:19
 - 17:36-37
 - Enquêtes, consultations directeurs régionaux
 - 15:75-76, 15:78-81, 15:119-121, 15:125
 - 15:139-140, 15:143-144, 16:43-45, 17:19
 - 17:31
 - Manitoba 15:80-84, 15:118-119, 16:7-8
 - Nombre fermetures 15:37, 15:50, 15:57, 15:68
 - Nouveau-Brunswick 16:15-16
 - Nouvelle-Écosse, réserve Micmac 15:20-21

Railroads

See

Railways

Railway Act, Act to amend, Bill C-11

Cable companies, leasing of wires 1:49, 1:50

Canadian Transport Commission jurisdiction
1:26, 1:27, 1:33, 1:39-41, 1:43, 1:44, 1:50

Code-a-phone system 1:22-24

Introduction, Hon. Eric Kierans 1:11-15

Private wire services included 1:11, 1:12, 1:21, 1:22

Rate adjustment applications, research into justification 1:51, 1:52

Regulations after Bill passed 1:52, 1:53

Reported to House without amendment 1:4, 1:8, 1:55

Representations from companies regarding proposed changes 1:25, 1:26, 1:28, 1:30, 1:31, 1:38, 1:39, 1:43

Telephone answering services 1:22

Railways

Containerizing program, co-operation 19:12, 19:13

Passenger service, discontinuance, adjustment 18:20, 18:29-31, 18:73, 18:74, 18:77-79, 18:86-88, 20:49-54, 20:63, 20:64

Rationalization 18:37-39

Uniform Code of Operating Rules 18:71, 18:72

See also

Canadian National Railways

Canadian Pacific Railway

Canadian Transport Commission

Regina

Airport, sale 20:24

Regional Air Policy

See

Transport Department, Air Services

Reports to the House

First 1:4

Second 3:3, 3:4

Third 7:4

Fourth, Appendix A 8:4-15

Fifth 13:3, 13:4

Sixth 13:4, 13:5

Seventh 26:4

Eighth 26:4, 26:5

Ninth 27:3

Tenth 28:3

Eleventh 30:4

Twelfth 35:3-10

Thirteenth 35:10

Fourteenth 36:4-19

Ontario 15:22

Plaintes 15:25, 15:27-28, 15:38-39, 15:88, 15:102, 15:110-112, 15:121, 15:135, 15:137, 15:140, 15:143, 16:12-14, 16:21

Québec 15:102

Préavis, motion Comité 16:38-50, 17:7-36

Terre-Neuve 15:126-129, 15:133-134, 15:136-137

Western Union of Rural Municipalities, résolution plaintes 15:82-83

Dépôts non réclamés 16:9-10

Estampilles postales 16:30

Facteurs, productivité, étude, Division Méthodes et Normes 16:11-12

Livre Blanc, recommandations 15:13, 15:35

Mandats-poste, amélioration système 15:14, 15:24, 15:45-46, 17:42

Montréal

G. Lapalme Inc. congédiement 15:91-92, 16:29

Services, qualité, 15:72-73, 15:95

Personnel

Ancienneté, négociations syndicats 15:138-139, 17:49-51

Conditions travail, extrait «Le Devoir» 15:57-58

Lapalme Inc. Montréal, congédiement 15:91-92, 16:29

Maîtres-poste, traitement, critères 15:113-114, 17:43-45

Organigramme, répartition 15:41-42

Programme

«Cap» 15:98-99

Relations travail 15:17-19, 15:31-32, 15:115-116

Réorganisation 15:25-26, 15:41-42

Québec 15:58-59

Réduction 15:44-45, 15:67, 15:124, 16:32

Sécurité emploi 16:29, 16:32

Rapport

Monpetit, application recommandations 15:16, 15:17

«Projet détaillé de transformation», Compagnie

Kates, Peat, Marwick and Co. 15:13, 15:97-100

Royaume-Uni, fonctionnement service postal

15:55, 15:99, 16:25

Routes rurales, services

Appels offre 15:51-52, 15:61-62, 15:69-71,

17:23-24, 17:29, 17:51-58

Casiers de groupes, critères 15:39-40, 15:121-122, 15:137

Facteurs, salaires 15:67-68, 15:77-78, 17:51-53, 17:64

Prolongement, critères 15:28-29, 15:61-62, 15:64-66, 15:68-69, 15:102, 15:122-123, 16:9

Soumissions, Loi sur les Postes, stipulations 17:52-53, 17:57-58

Syndicats Postiers, négociations 15:32, 15:57-58, 15:93, 17:48-51

Retired Railway Employees Association

Canadian National Railways Pension Fund

Brief 34:13-18

Negotiations 34:27-33, 34:35

Richardson, Mrs. Emily E., President, Bell Cabs Limited, Calgary

Calgary International Airport ground transportation comments 24:18

Richmond

Taxicabs

Coral Cabs Limited

Airport ground transportation

Brief, comments 21:9-50

Deadheading 21:24, 21:35-37

Drivers uniformed 21:14, 12:39-42

Franchise, rates, licences 21:13, 21:16, 21:21, 21:22, 21:38, 21:39, 21:45, 21:46

Limo-taxi suggested 21:13, 21:14, 21:22, 21:44, 21:45, 21:50

Passenger pick up 21:20, 21:24, 21:25, 21:37-39, 21:45

Permits, extension to other municipalities, objection 21:27, 21:31, 21:32

RCMP harassment 21:31, 21:32

Supplementary service advocated 21:26, 21:27, 21:32

Tender for contract 21:13, 21:14, 21:16, 21:18, 21:19, 21:34, 21:35, 21:42, 21:47-49

Franchises 21:17, 21:19

Licences 21:46

Monopolistic position 21:29-31

Pick up rights 21:17

Resources, revenue 21:47, 21:48

Revenue per mile 21:12

Drivers-owners 21:29, 21:56

Licences, licensing 21:15, 21:29, 21:30, 21:51-54, 21:56

Rate structure 21:56, 21:59

Richmond Cabs Limited

Formation 21:55, 21:56

MacLure's Cabs Limited, association 21:88, 21:94, 21:95, 21:108

See also

Vancouver Taxicabs

Rioux, J. T. D., Local 701, United Transportation Union

Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 33:5-9

Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch*See*

Transport Department

Tarifs, hausse

Cases postales, plaintes 15:84-85, 15:137-138

Incidences sociétés privées 15:27, 15:47-48

Inflation, lutte 15:27, 15:47-49, 16:27-28

Reclassification courrier 15:19-20, 15:141-142

Statistiques 15:33-34

Trafic international 15:33-34

Volume courrier, influence 15:94-95

Timbres-poste

Comité consultatif, composition, rôle 15:24-25, 15:47

Coût, rythme d'émission 15:24, 15:103

Impression 15:101

Travaux publics, Ministère, planification locaux 17:45-46, 17:59-63

Union postale universelle, réglementation 15:35-36, 15:87

Québecair

Aéronefs, exploitation 2:114

Avions BAC-111, atterrissage 2:52, 2:71, 2:107-108

Permis, obtention 2:64-65, 2:77, 2:107-108

Tarifs 2:54-56, 2:67-70, 2:78-80, 2:95-96, 2:136

Transport des malades 2:69-70, 2:73-74

Wabush, location locaux 2:37-41, 2:72, 2:74

Voir aussi

Eastern Provincial Airways, Québecair

Quebec North Shore Paper Company

Papier-journal

Entreposage 2:21, 2:25

Expéditions

Est, Ouest 2:14, 2:16, 2:22-28

Répartition tonnage, modalités 2:26-29

Système cadres 2:22-23

Production, ventes 2:14

Services

Brise-glace 2:11, 2:16-17

Flotte, utilisation 2:25-27

Quinlan, M. F., Co-ordonnateur, Département Citoyenneté, Législation, Région canadienne, United Auto Workers

Exposé, Bill C-137 12:46-48

Rapport McCorquodale

Transport rapide, factibilité, rôle 21:63-65, 21:69-70, 21:72-73, 21:79-80

Rapport Mercer*Voir*

Chemins de fer nationaux, fonds de pension

Rapports à la Chambre

Premier 1:4

Deuxième 3:3-4

Troisième 7:4

Quatrième. Annexe «A»—Liste témoins, problèmes transport, provinces Atlantique 8:4-15

Rochette, M. A. J., President, West Island Transportation Limited, Montreal
 Montreal International Airport ground transportation, brief, presentation 4:109-112

Royal Commission on Working Conditions in the Post Office Department
 Recommendations, implementation 15:16, 15:17

Sadoff, A., Director, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated
 Toronto International Airport ground transportation, recommendations for improvement 8:26, 8:27

St. Lawrence River
 North Shore
 Inadequate facilities 2:19, 2:20
 Railway 2:13, 2:14
 Rail-car ferry, recommendation, Transport and Communications Standing Committee 8:6, 8:7
 Winter navigation 2:16, 2:17
 See also
 Quebec North Shore Paper Company

St. Lawrence Seaway
 Building, purpose 14:20
 Container traffic transportation 14:31
 Lake Erie 14:48, 14:49
 Navigation season 14:24-26
 Oil, problems 14:36, 14:37
 Physical limits 14:21
 Shipping
 Commodities 14:22
 "LASH" system 14:44, 14:45
 Potash 14:17, 14:18
 Wheat tonnage, decrease 14:10, 14:12, 14:13
 Speed limits 14:28
 Tolls 14:11, 14:14-17, 14:39, 14:40, 14:43
 Tonnage 14:9, 14:10, 14:19, 14:37, 14:38
 Traffic, potential 14:17, 14:18
 Transportation, alternate methods 14:29-32
 Users-pay basis 14:14, 14:15, 14:23
 Weedbeds, problem 14:47, 14:48
 See also
 St. Lawrence Seaway Authority

St. Lawrence Seaway Authority
 Accidents, liability 14:35-37
 Bridge tolls 14:38, 14:39
 Carr and Associates, Ottawa evaluation, potential traffic, future economic aspects 14:10-13, 14:17
 Consultants 14:34, 14:35
 Economics and Development Branch 14:18

Cinquième 13:3-4
 Sixième 13:4-5
 Septième 26:4
 Huitième 26:4-5
 Neuvième 27:3
 Dixième 28:3
 Onzième 30:4
 Douzième. Appendice «A» 35:3-10
 Treizième 35:10, 36:4
 Quatorzième. Appendice «A» 36:4-19

Ratte, M. C.A., Président, United Transportation Union, Local 502, Moose Jaw, Sask.
 Mémoire, régime de pension, Chemins de fer nationaux 34:93-102

Régie des Transports, Loi de la
 Art. 1,24—Service régulier de taxi 5:9

Régie des Transports du Québec, Loi de la
 Stipulations, service public 6:56-57

Réorganisation gouvernementale, Loi sur la
 Fusion, Ministères Communications, Postes 1:44

Richardson, Mme E., Présidente, Bell Cabs Co. Ltd., Calgary, Alta.
 Exposé, demandes services aéroport 24:18

Richmond, C. B.
 Services taxis
 Coral Cabs Ltd.
 Chauffeurs, conditions travail 21:29
 Personnel, taxis 21:14-15, 21:27, 21:46
 Revenus 21:12-13, 21:15, 21:35-37, 21:40-42, 21:48, 21:103
 Juridiction tarifs, procédure 21:58-59
 MacLure's Cabs Ltd., permis, prix 21:97
 Permis
 Juridiction 21:15, 21:17, 21:27-30, 21:23-35, 21:38, 21:51-54, 21:60-61
 Nombre, répartition 21:15, 21:27-28, 21:56
 Voir aussi
 Vancouver, aéroport international

Richmond Cabs Ltd.
Voir
 Vancouver, aéroport international—Services taxis—MacLure's Cabs Ltd.

Rioux, M. J.T.D., Représentant, Local 701, Union des Transports unifiés, Mont-Joli, Qué.
 Exposé, fonds de pension, Chemins de fer nationaux 33:5-9

Rochette, M. A.J., Président, West Island Transportation Ltd., Montréal
 Lettre à M. Baribeau, Ministère Transports, franchise taxis, aéroport international 4:134-140

- Employees, staff 14:20, 14:34
 Estimates
 Canals, non-toll 14:8
 1970-71 14:7-49
 Reported to House 26:4
 Revenues 14:11, 14:14
 Welland Canal 14:7, 14:8
 Executive committee 14:46
 Facilities, larger, feasibility 14:41
 Labour contracts 14:12
 Lachine Canal 14:26-28, 20:31-34
 National Research Council, consultation 14:34
 Ships
 Pollution, regulations 14:36
 Size, authority 14:44
 Traffic news letter 14:18
 Traffic Report 14:19
 Transport Department reorganization, effect 14:41
 Welland Canal
 Construction project 14:8, 14:9
 Lockage fee 14:41, 14:42
- St. Scholastique International Airport**
 Air space, height, noise, objectives 20:91, 20:92
 Construction 20:60, 20:61
 Facilities, jet services 20:90, 20:91
 Ground transportation 4:59, 4:60, 5:21, 5:25, 5:26, 5:47, 5:66, 5:114
 Transport Department, capital outlays 20:9
- Sarnia Pension Committee**
 Canadian National Railways Pension Fund, brief 31:100-108
- Satellites**
See
 Communications Department
- Schefferville**
 Airport, terminal operation 2:36, 2:37, 2:111, 2:112
- Sear, V.C., President, Retired Railway Employees Association**
 Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 34:13-18
- Sept-Îles**
 Train ferry service, feasibility study 2:28
 Transport and Communications Standing Committee, recommendations 8:7, 8:8
- Sheffe, Larry, International Representative, United Automobile Workers**
 Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137, Union brief 12:48-53
- Mémoire, service taxis aéroport international 4:109-112
- Ross, M. J.G., Agent de transfert, Canada Permanent Trust Co.**
 Lettre à R.G. Graham, Président, Inter-City Gas Ltd 7:32
- Rotterdam, port**
 Brochure publicitaire 19:45-48
- Rynbend, M. R.D., Secrétaire-trésorier, Brotherhood of Locomotive Engineers, Division 764, Melville, Sask**
 Lettre, régimes de pension, Chemins de fer nationaux 34:65
- Sadoff, M. A., Directeur, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated**
 Mémoire, recommandations services taxis, aéroport Toronto 8:26-27
- St-Hubert, aéroport**
 Services taxis, Diamond 4:56-57
- Saint-Laurent, fleuve**
 Canal maritime, laboratoire hydraulique 14:27
 Golfe, traversiers 8:6-7
- Ste-Scholastique, aéroport**
 Poste commun, services taxis 4:59, 5:25-26, 5:47, 5:80-81, 6:40, 10:35
Voir aussi
 Transports, Ministère des—Aéroports
- Satellites**
Voir
 Communications, Ministère des
- Sealand Service Inc.**
 Concurrence transport canadien 14:30-31, 19:18-19, 20:68-69
 Trafic Canada, États-Unis 14:30-31, 19:18-19, 20:68-69, 28:37-38
- Sear, M. V.C., Président, Association des Retraités, Chemins de fer nationaux, Montréal**
 Exposé, fonds de pension 34:13-18
- Schefferville**
 Exploitation aéroport 2:36-37, 2:111, 2:126
- Sécurité**
Voir
 Véhicules automobiles
- Sheffe, M. L., Représentant international, United Auto Workers**
 Exposé, Bill C-137 12:48-53

Shipping

Canadian waters, pilots 20:15
 Conferences 26:14, 26:15, 26:68, 26:71
 Canadian jurisdiction 26:25, 26:26, 26:43-45
 Canadian lines, ships, owned, chartered 26:20, 26:21, 26:24, 26:25, 26:47, 26:48, 26:90
 Cargo, Canadian transport 26:24, 26:40, 26:41
 Combines Investigation Act, inquiry (MacLellan Commission) 26:15, 26:75-77, 26:79
 Competition 26:42, 26:43, 26:60, 26:61, 26:66, 26:70-72, 26:74, 26:78, 26:85, 26:87, 26:93
 Fees 26:74
 "Helga Dan" incident 26:39
 Patronage contracts 26:50-52, 26:58, 26:59
 Rates, water, land 26:41, 26:42, 26:46, 26:50, 26:51, 26:59-66, 26:70, 26:71, 26:78-84, 26:88, 26:89, 26:91-94
 "LASH" system 14:44, 14:45
 Marine insurance 20:29
 Spillages, damages, liability, responsibility 20:15, 20:16, 20:55, 20:56, 20:62, 20:63
 Transatlantic rates, Halifax, St. John 26:27, 26:28, 26:41, 26:42, 26:63, 26:133-135
See also
 Canadian Shippers' Council
 Shipping Conferences Exemption Act, Bill C-184

Shipping Conferences Exemption Act, Bill C-184

Amendments

Clause 2: Definitions, "Tariff" 26:9, 26:18, 26:29-31, 26:37, 26:46, 26:47, 26:65, 26:66, 26:81-84, 26:91-93, 26:97, 26:98
 Clause 4: Loss of exemption 26:10, 26:106, 26:111, 26:112
 Clause 5: Documents to be filed 26:11, 26:112-114

Amendments Proposed

Clause 2: Definitions, "Commission" 26:11, 26:12, 26:128-131
 Clause 3: Combines Investigation Act not to apply to certain contracts etc. 26:9-11, 26:55, 26:56, 26:98-101, 26:119-122

Atlantic Provinces Transportation Commission, letter 26:133-135

Campbell, A.P., explanation 26:14-17

Canadian lines 26:20-22

Canadian Shippers' Council, approval 26:38, 26:55

Conferences

Agreements between 26:48, 26:49
 Competition with non-conference lines 26:19, 26:20, 26:22-24, 26:34-36, 26:44, 26:70, 26:93
 Legislation, comments 26:65-71, 26:81, 26:82, 26:87

Discussion

Clause 3: Combines Investigation Act not to apply to certain contracts etc. 26:101-106

Shur-Guide (stabilisateur de sécurité)

Brevet invention, redevances utilisation 11:16, 11:25, 11:26, 11:28, 11:30
 Coût, production série 11:14, 11:19-21, 11:29-30
 Durée 11:16, 11:20
 Efficacité 11:17-20, 11:23-25, 11:27, 11:31-32
 Exposé, M. Martel 11:12-13
 Manœuvre, influence sur 11:23
 Marchés, Canada, États-Unis, publicité, vente 11:14-17, 11:20, 11:22-25, 11:28-33
 Ontario, agences distribution 11:15
 Utilisation
 Alaska Highway 11:32
 Compagnies transport 11:21-22, 11:24-25
 Réduction primes assurances 11:29-30
Voir aussi
 Bill C-137

Services de conteneurs

Voir

Conteneurs, services de

Simpson, M. L.H. Président, Association internationale de taxis

Mémoire situation, recommandations services aéroports 10:123-125, 10:129-134

Smith, M. Wm. J., Président national, Fraternité canadienne des Cheminots

Exposé, fonds de pension, Chemins de fer nationaux 32:80-87

Société Air Canada

Voir

Air Canada

Spanjer, M. D.L., Willowdale, Ont.

Lettres à Metropolitan Toronto Licensing Commission, services taxi 10:167-171

Stewart, M. L.W., c.r., Chef du contentieux, Ville de Mississauga

Mémoire, juridiction, transport surface 9:7-11

Subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, Loi sur les

Transport papier-journal Côte Nord 2:11, 2:16, 2:21-22, 2:24-25

«Sure-Level», interrupteur

Voir

Hydraulic Safety Devices Ltd.

Syndicat des propriétaires-unis de taxi, Montréal

Voir

Montréal—Services taxis

Syndicat 352 des Rouliers

Voir

Toronto, aéroport international—
 Services taxis—Air Terminal
 Transport Co. Ltd.

- Clause 4: Loss of exemption 26:106-112
- Clause 5: Documents to be filed 26:114-118
- Clause 6: Time for filing of documents 26:118, 26:119
- Clause 11: Inquiry and report by Director 26:122-126
- Investigation and scrutiny 26:46, 26:48, 26:49, 26:94-97
- Legislation enforcement, employees 26:126, 26:127
- Patronage contract 26:50-52
- Rates 26:28, 26:29, 26:91-94
- Reported to the House with amendment 26:4, 26:5
- Shipper, protection 26:52, 26:53

Shur Guide Equipment Incorporated

- Shur Guide steering stabilizer
 - Automobile manufacturers, installation of device 11:14, 11:18, 11:28, 11:29
 - Climate, factor, Canadian installation 11:19, 11:20
 - Device, exclusive 11:26
 - Distributors, Ontario 11:15
 - Factory installation, cost 11:19
 - Failures 11:31, 11:32
 - Insurance, lower rates, cars, trucks, 11:29, 11:30
 - Interstate Commerce Commission, United States, acceptance 11:32, 11:33
 - Life of units 11:16
 - Manufacturing history 11:16
 - Patents 11:16, 11:29
 - Power steering, assistance to 11:20, 11:21, 11:23
 - Publicity 11:22, 11:23
 - Purpose 11:13
 - Recommendations for use 11:18, 11:27
 - Royalties 11:25, 11:26
 - Sale and service of units 11:15
 - Sales
 - Canada, United States 11:15-17
 - Follow-up 11:23
 - Sizes, cost 11:14, 11:29
 - Submission, motor leagues 11:15
 - Test, Alaska, Alcan highway 11:32
 - Tire blow-outs 11:24
 - Tractor trailers, school buses 11:17-19
 - Transport companies, use 11:21, 11:22
 - Unions, negotiations 11:17, 11:31
 - White Freight Liner, installation 11:20, 11:25

Smith, Wm. J., National President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers

- Canadian National Railways Pension Fund, brief, presentation 32:80-87

Talbot, M. L.R., Vice-Président, Conseil des ports nationaux

- Exposé, système conteneurs 19:12-13

Tarifs du transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, Loi sur les

- Camionnage, subventions 18:21-23
- Taux marchandises, augmentation 18:60-62

Tarr, M. R.H., Vice-Président, Chemins de fer nationaux, Président, Commission des Pensions

- Exposé, fonds de pension 35:17-22

Taylor, M. R., Inspecteur, permis municipalité Richmond, C.-B.

- Exposé, réglementation, transports surface aéroport 21:51-54

Télécommunications

Voir

- Commission Canadienne des Transports

Telesat, satellite

Voir

- Communications, Ministère des— Satellites

Terre-Neuve

Services

- Air Canada 18:89-92

Voir aussi

- Chemins de fer nationaux du Canada—Services voyageurs

Toronto

Services taxis

- Association internationale des taxis
- Constitution 10:125-126
- Recommandations 10:123-125, 10:127-128, 10:130-134

Chauffeurs

- Partiels, réguliers, activités 8:97, 8:103, 9:88-89, 9:93, 10:129
- Revenu, conditions travail 8:66-67, 8:167-170, 9:52-53, 9:77-78, 9:80-82, 9:88, 9:89-90, 9:93

Concessions

- Air Terminal Transport Co. Ltd. 9:74-75, 9:105-106, 10:118-120, 10:154, 10:155,
- Gare Union 8:57, 8:88
- Obtention, droits 9:82, 9:95-96, 9:108-109
- Privées 8:78-79, 8:98, 9:108-109
- Publiques 8:63-64, 8:78-79, 8:98
- Juridiction, conflits 8:41, 8:48-49, 8:59, 8:73, 8:112-113, 8:115-123, 9:79-80, 9:82, 9:91
- Metro, membres 9:108

Metropolitan Licensing Commission

- Assurances 8:103
- Réglementation 8:67, 8:117, 9:79-80, 9:82
- Metropolitan Toronto Taxicab Conference Inc. Activités 8:85

Stewart, L.W., Q.C., Town Solicitor, Town of Mississauga
Toronto International Airport ground transportation comments 9:7-11

"Sure-Level"

See

Hydraulic Safety Devices Limited.
"Breaksafe"

"Sure-Level" Reliability Test

Report 12:87, 12:88

arr, R.H., Vice President, Hotel and Communications, Canadian National Railways

"Background Material CN Pension Plans", explanation 35:17-21

taxicabs

See

Individual cities, provinces

aylor, Robert, Licence Inspector, Municipality of Richmond, British Columbia

Licensing rules and regulations 21:51, 21:52

telecommission

Canadian Radio-Television Commission, cablevision, proposals 27:30, 27:31

Communication across borders 1:31

Communications Department participation 27:9

Control of services, study 1:18-20, 1:39-41

Discussions with provinces 1:18, 1:45, 1:46

Functions, objectives 1:18, 1:19, 1:25, 1:37, 1:40, 1:41, 27:9

telecommunications Industry

Applications for service 1:20, 1:48

Canadian participation, international activities 27:8

Canadian Transport Commission

Jurisdiction opposed to Canadian Radio-Television Commission 1:37, 1:38, 1:44, 1:45

Supervision of tolls, effect on industry 1:27

Discriminatory pricing policies, monopoly situations 1:13, 1:14, 1:16-21

Establishment, individual microwave systems 1:50, 1:51

Federal jurisdiction 1:12, 1:41, 1:42

Intelsat 27:32-34

Chauffeurs

Horaire, salaires 8:103, 8:107-108

Partiels, réguliers, propriétaires 8:29, 8:51-52, 8:58-59, 8:77-78, 8:82, 8:97, 8:103

Cotisations 8:72

Griefs 8:51, 8:54, 8:60-61, 8:98, 8:109

Recommandations 8:27, 8:30-33, 8:36, 8:38, 8:41, 8:52-53, 8:55-58, 8:73-74, 8:83-85, 8:87, 8:89, 8:91, 8:102-103

Tarifs 8:74, 8:86

Services

Aéroport, démarches 8:36-37, 8:108-109

Qualité, contrôle 8:58-59

Metropolitan Toronto Taxi Guild, membres, contrôle 9:97, 9:101-102, 9:107

Nombre 8:37, 8:46, 8:89, 8:112, 8:114, 8:120, 9:50, 10:129

Nouvel aéroport 8:82-83, 9:84

Permis

Augmentation 8:112, 8:114, 9:82-87, 9:92-93

Coût, droits de 8:30, 8:47, 8:62-63, 8:120, 8:143, 9:82-83, 10:129, 10:131-132

Juridiction 8:59, 8:73, 8:112-113, 8:115-123, 9:82-85, 9:96, 9:103

Qualité, amélioration 8:66-68, 8:164, 9:83, 9:90-91, 9:94, 9:109, 9:110, 9:117

Réglementation 9:79-80, 9:82

Voir aussi

Metropolitan Licensing Commission

Taux 8:43-44, 8:75-76, 8:86, 8:155, 9:56, 9:104, 9:106, 9:113-114, 10:40-43, 10:54, 10:59, 10:89-91, 10:116, 10:126, 10:162

Toronto, aéroport international

Recommandations

Services

Autobus 10:110-113, 10:160

Monorail 10:33, 10:66-67, 10:74-75

Services autobus

Air Terminal Transport 10:22, 10:54, 10:64-66, 10:119, 10:121, 10:154-155, 10:160

Appels offre 10:11-12

Toronto Transit Commission 8:30-31, 8:75, 8:93-94, 8:115, 8:124-125, 8:142, 10:57, 10:64-65, 10:109-113

Services d'hélicoptères 10:114-115

Services taxis

Air Terminal Transport Co. Ltd.

Aero-Taxi, Mississauga 8:37, 8:12, 8:128-130, 8:138-139, 9:9-10, 9:27, 9:38-39, 9:43-44, 10:58, 10:97-98

Air Canada, contrat 10:59-60, 10:63, 10:95

Associations taxis, pourparlers 10:83

Assurances 10:57-58

Autobus

Voir

Services autobus

Baux 10:56-57, 10:61, 10:63, 10:83-85, 10:109-110, 10:154-158

Interprovincial traffic in communications, jurisdiction over 1:42, 1:43
 Minimal requirements 1:36, 1:37
 Public monopoly suggested for better service 1:36
 Radio communication systems, licensing 1:47, 1:48
 Satellites 27:11-28, 27:34-42
 Submission by 11 computer companies objecting to restraints 1:25, 1:26, 1:28-30
 United States legislation 1:24, 1:25
See also
 CN-CP Telecommunications

Toronto

Taxicabs

Customer pick up, regulations 9:19, 9:20
 Drivers 8:167-170, 9:78, 9:88-90, 9:93, 9:94, 9:101-103
 Franchise, cost 8:115, 9:82, 9:95, 9:96
 Licences, permits 8:112-114, 9:81-84, 9:93, 9:94
 Metropolitan Toronto Taxi Guild
 Airport ground transportation, brief, comments, recommendations 9:97-108
 Membership, advantages 9:107, 9:108
 Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated
 Airport ground transportation
 Air Terminal Transport Limited, supplementary service agreement 8:49, 8:50, 8:82, 8:91, 8:100, 8:101
 Brief, comments, recommendations 8:26-113
 Complaints, representation 8:36, 8:51
 Licensing system proposed 8:27, 8:29, 8:30, 8:32, 8:33, 8:52, 8:53, 8:55-57, 8:59, 8:62, 8:68, 8:70, 8:72, 8:73, 8:83-85, 8:91, 8:92, 8:106
 Service guarantee 8:34, 8:35, 8:45-47, 8:103, 8:109
 Tender 8:73, 8:74, 8:110
 Trips 8:33, 8:35, 8:81, 8:82, 8:85, 8:86
 Cars, ownership, inspection, insurance 8:67, 8:77, 8:78, 8:103
 Drivers 8:65-69, 8:82, 8:97, 8:103
 Member fees 8:72
 Representation of companies 8:51, 8:52, 8:58, 8:59
 Stands, private 8:78, 8:79, 8:97, 8:98
 Municipal regulations and by-laws 8:59-61, 8:83-85, 8:113-122, 8:127, 8:143-145
 National taxi committee recommended 10:123-125
 Passenger limit 9:113
 Passenger pick up
 Mississauga, reciprocal agreement 9:19, 9:20, 9:24, 9:29-31, 9:33, 9:34, 9:37, 9:38

Chauffeurs, nombre, conditions travail 9:59-59-63, 10:55
 Concurrence, effets 8:64-65, 8:89, 8:97
 8:103-104, 8:125, 9:51-52, 9:66-68, 10:60
 10:102-103, 10:104-105
 Disponibilité, qualités 8:31-33, 8:47, 8:63
 8:68-69, 8:74, 8:87-89, 8:99, 8:104, 8:133
 8:165, 9:55, 9:61-65, 9:74-75, 9:86-87
 9:105-106, 10:39-43, 10:54-57, 10:62-63
 10:70-73, 10:80-81, 10:85-86, 10:92-93
 10:104-105, 10:108, 10:118-120, 10:154-155
 Equipement radio 10:117-118
 Fuel Gas Limousine Petroleum, syndicat 9:49-50, 9:73
 Gouvernement, taxes 8:32-33, 10:103, 10:107
 23:87
 Historique 10:151-152
 Mémoire, transport au sol 10:151-161
 Mississauga
 Permis agence 8:37, 8:124, 8:128-130
 8:138-139, 9:9-10, 9:27, 9:38-39, 9:43-44
 10:58, 10:63-64, 10:73, 10:106
 10:158-159
 Taxes affaires 9:27, 10:108-109
 Recommendations 8:107-108, 10:77-78
 Recours aux services extérieurs 8:49-50, 8:54
 8:82, 8:100, 8:127, 9:13, 9:15, 9:53-54
 9:57-58, 10:80, 10:114
 Réglementation 8:36, 8:45-46, 8:89, 8:117
 8:120, 8:135, 8:140, 9:71, 10:55-59
 10:61-62, 10:76, 10:79-80, 10:94-95
 10:152-154
 Rentabilité 8:69, 8:103-104, 9:56-57, 9:64
 9:66-68, 10:64, 10:66
 Répartition voyageurs 10:60-61, 10:86-87
 10:100-101, 10:106, 10:114
 Stationnement, problèmes 10:112, 10:118-119
 10:161
 Tarifs, réglementation 8:75-76, 8:86-87, 8:104
 8:111, 8:143, 10:40-43, 10:59-60, 10:79-80
 10:89-91, 10:103, 10:155-156, 10:162
 Charterways Company Ltd., actionnaires 10:77
 Disponibilité 8:47, 8:95, 8:135, 10:57-58
 10:156, 10:164, 10:165
 Gendarmerie royale, surveillance 8:38-39, 8:44
 8:50-51, 8:54, 8:90, 8:101, 8:109, 8:159-161
 9:18, 9:44-46, 9:74-75, 9:112
 Gouvernement, recettes 8:31, 8:33, 8:47, 8:62-63
 8:105, 10:103, 10:107
 Lishman Coach Lines Ltd.
 Permis 10:47-48, 10:53
 Population desservie 10:45, 10:47-48, 10:50
 Tarifs 10:48-49, 10:51
 Voyages, moyenne 10:48-49
 Recommendations
 Airline Terminal Transport Ltd. 8:107-108,
 10:77-78, 10:113, 10:160-161
 Appels offre 8:73-74, 9:100, 10:43-44, 10:81

- Supreme Court ruling 8:28, 8:44, 8:45, 8:48, 8:49, 8:54, 8:55, 8:126, 8:143, 9:10, 9:11
- Problems, reasons, solutions 22:7, 22:8, 22:50, 22:51
- Ratio to population 8:112, 8:114, 8:120
- Stands, private, public 8:63, 8:64, 8:79, 8:88, 8:98, 9:74, 9:108, 9:109
- Vancouver, relationship 21:10-12
- See also*
- Mississauga, Taxicabs
- Ontario International Airport**
 - Facilities, increase 20:10
 - Ground transportation
 - Airport tribunal 10:161
 - Complaints 8:90, 8:91, 8:121, 8:126, 8:127, 8:136
 - Departure areas, designated 10:86, 10:87
 - History 10:151, 10:152
 - Letters re service 10:164-171
 - Licensing system 8:27, 8:29, 8:30, 8:32, 8:33, 8:52, 8:53, 8:55-57, 8:59, 8:62, 8:68, 8:70, 8:72, 8:73, 8:83-85, 8:91, 8:92, 8:106, 8:137, 8:138, 8:149-153, 8:156, 8:157, 9:95, 9:103, 9:104, 9:111, 9:112
 - Montreal International Airport, dissimilarities 10:19, 10:20
 - Policing 8:38, 8:39, 8:50, 8:51, 8:53, 8:54, 8:101, 8:109, 8:159-161, 9:18, 9:44-47, 9:112, 9:113
 - Private cars 10:86, 10:118
 - Representations
 - Air Terminal Transport Limited, Toronto 10:53-121, 10:151-163
 - Bond, James 9:108-115
 - Fisher, Harry 8:147-157
 - International Brotherhood of Teamsters, Local Union 352 9:49-75
 - International Taxi Association 10:121-134
 - Lishman Coach Lines Limited, Kitchener 10:44-53
 - McGee, Charles W. 8:158-166
 - Martin, Joe 10:39-44
 - Metropolitan Licensing Commission 8:113-123
 - Metropolitan Toronto Taxi Guild 9:97-108
 - Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated 8:26-113
 - Mississauga 9:7-49
 - Mississauga Cab Owners Association 8:123-146
 - Trever, Norman 8:166-170
 - Wattam, N.R. 9:75-97, 10:149, 10:150
 - Whyte, Martin A. 9:116, 9:117
 - Southern Ontario passengers 10:45, 10:47
- Association internationale des taxis 10:123-125, 10:127-128, 10:130-134
- Droits péage 8:31-33, 8:47, 8:53, 8:70, 8:105-106, 8:125, 8:137-138, 8:150-152, 9:95, 9:98, 9:103-104, 10:78-79
- Fuel Gas Limousine Petroleum, syndicat 9:50-51, 9:56-57, 9:61, 9:69, 9:72
- Jurisdiction, Ministère Transports 8:27, 8:53, 8:60-61, 8:92, 8:135, 10:127-128
- Lishman Coach Lines Ltd. 10:46-47, 10:49-51
- Metro taxi 9:109-112, 9:114-115
- Metropolitan Toronto Taxicab Conference Inc. 8:27, 8:30-33, 8:36, 8:38, 8:41, 8:52-53, 8:55-58, 8:73-74, 8:83-85, 8:87, 8:91, 8:102-103
- Metropolitan Toronto Taxi Guild 9:97-98, 9:100-102, 9:103-106
- Mississauga Cab Owners Association 8:124-126, 8:135-138, 8:141-142
- Mississauga, ville 9:37
- Normes propreté 8:30, 8:59, 8:68
- Permis métropolitain 8:27-28, 8:31-33, 8:41-44, 8:52-53, 8:55-58, 8:83-85, 8:91-94, 8:156-157, 9:28-29, 9:111, 10:149-150
- Poste commun
 - Difficultés 8:28-29, 8:64, 8:85, 8:92-93, 9:28-30, 9:100-101
 - Exploitation, garanties 8:30-34, 8:36, 8:45-47, 8:56-58, 8:63, 8:102-103, 8:125, 8:137, 8:151-152, 9:92, 9:98, 9:100, 9:111, 9:112, 9:114-115, 10:37
 - Nombre taxis 8:33, 8:42, 8:62, 8:87, 8:93, 8:102, 8:109, 8:125, 9:114-115
 - Surveillance 8:50, 8:55-58, 8:63, 8:93, 8:125, 8:136
 - Services téléphoniques directs 8:28-29, 8:94-96, 8:141, 9:25, 9:28-20, 9:72, 9:100, 9:110-111, 10:110, 10:113
 - Tarifs 8:74-75, 8:105-106, 8:112, 9:56
- Réglementation 8:28, 8:38-39, 8:44, 8:47-48, 8:50-51, 8:54-55, 8:61, 8:84-85, 8:89-90, 8:96, 8:101, 8:109, 9:19, 9:28-29, 9:32-33, 9:37, 9:46-47, 10:55-58, 10:73-74, 10:95-96
- Services téléphoniques directs, problèmes 8:28, 8:96-97
- Taux
 - Courses taxis, limousines 8:43-44, 8:75-76, 8:86, 8:155, 9:56, 9:104, 9:106, 9:113-114, 10:40-43, 10:54, 10:59, 10:89-91, 10:162
 - Réglementation 10:116, 10:126
- Transporteurs, types 10:52, 10:156
- Voyages
 - A vide 8:35, 8:55, 8:81-82, 8:89, 9:93
 - Quotidiens 8:108, 8:111, 9:53, 9:56-57, 9:60-61, 9:116, 10:59-60
- Voyageurs, griefs 8:34, 8:85, 8:90-91, 8:100, 8:121, 8:136, 8:159-163, 9:59, 9:78, 9:99, 9:104, 9:117
- Trafic superréactés 10:67-69, 10:88

Taxi service

Availability 9:79-81

Direct line telephone system 8:28, 8:29, 8:36, 8:50, 8:94-97, 8:140-142, 8:166, 9:28, 9:29, 9:72, 9:100, 9:110, 9:111, 10:113, 10:159

Mississauga drivers, disadvantages 8:41-44

Municipal regulations and by-laws 8:59-61, 8:83-85, 8:115-117, 8:120, 8:121, 8:127, 8:134, 8:135, 8:143, 8:145, 9:32-37, 9:41, 9:42, 10:73, 10:74, 10:95, 10:96, 10:152, 10:153

Rates 8:74-76, 8:86, 8:102, 8:104, 8:112, 9:104, 9:113, 9:114, 10:41-43, 10:116, 10:117

Stand 8:27-32, 8:36, 8:41-43, 8:47, 8:50, 8:57, 8:58, 8:63, 8:70, 8:87, 8:92-94, 8:102, 8:110, 8:125, 8:131, 8:134-136, 8:144, 8:151, 8:152, 8:167, 9:28, 9:29, 9:32-35, 9:43, 9:78, 9:84, 9:86, 9:91-93, 9:98, 9:100, 9:101, 9:111, 9:114, 9:115, 10:46, 10:73, 10:74, 10:115, 10:116, 10:149, 10:163

Transport Department revenue 8:31-33, 8:47, 8:63, 8:105, 8:106

Trips per day 8:33, 8:35, 8:81, 8:82, 8:85, 8:86, 8:149, 8:167, 9:93, 9:106

Toronto Transit Commission services 8:93, 8:106, 8:107, 10:57, 10:64-66, 10:109-113, 10:157

See also

Air Terminal Transport Limited, Toronto

Lishman Coach Lines Limited, Kitchener

Mississauga. Taxicabs. Mississauga Cab Owners Association

Toronto. Taxicabs

Mississauga business licences 9:25, 9:26

Trans Air Limited Service

Sault Ste. Marie, Thunder Bay franchise application 18:6-15, 18:45-48, 20:24-26

Transport and Communications Standing Committee

Airport ground transportation report to the House 35:3-10

Atlantic Provinces transportation problems, report to the House 8:4-15

Canadian National Railways Pension Fund, report to the House 36:4-19

Estimates, Post Office, postponement Montreal situation, discussion 17:7-13

Ford Motor Company, General Motors Corporation, Chrysler Corporation, American Motors Corporation, discussion, appearance before Committee re Motor Vehicle Safety Act, Bill C-13 11:9-12, 12:24-29, 12:52, 13:90-99

Voyageurs

Nombre 9:106

Requêtes 9:69-70, 9:99

Toronto Transit Commission*Voir*

Toronto, aéroport international—Services autobus

Trans-Air Limited

Financement, parcours, «Canadian Aircraft Operator», «Globe and Mail», extraits 18:45-47

Vice-président

Voir aussi

Commission Canadienne des Transports

Trans-Canada Pipelines*Voir*

ICG, Compagnie de Transmission Limitée, Lo constituant en corporation la—Gazoduc Inter City Gas Ltd.—Réseaux

Trans-Canada Telephone System

Communications provinces, ententes 1:45-46

Transport aérien*Voir*

Commission Canadienne des Transports

Transports, Ministère des—Avions

Transport, conteneurs*Voir*

Conteneurs, services de

Transport de surface

Aéroports Canada

Comité permanent Transports, Communications, recommandations 35:4-6

Monopoles, avantages

Extrait «Financial Post» 25:8

Lambert, Hon. M. 25:9-10

Problèmes 23:20

Voir aussi

Association canadienne des transports terrestres aux aéroports

(Ville), aéroport international—

Services autobus—Services taxis

Association Canadienne des

Transports terrestres aux aéroports, mémoire 10:135-143

Colombie-Britannique, réglementation provinciale 22:27-31

Mississauga, juridiction 9:7-11

Montréal, aéroport international

Mémoires

Association Chauffeurs,

Industrie du Taxi Inc. 6:194-198

Normandin, Paul 5:36-39

New York aéroports, ville 4:133, 6:55, 6:87, 6:177-178, 6:191, 6:193

Great Slave Lake Line of Railway, report to the House 3:3, 3:4
 Motion, post offices closing, order questioned 16:38-42, 16:50, 16:51
 Telegram, President of United States, Apollo 13 22:3, 22:5, 22:6, 22:60
 Travel, notice, various cities, airport ground transportation 13:4, 13:5, 13:10, 13:11, 13:104-110, 15:7-9

Transport Department

Air Services

Air Canada loan 20:23
 Air traffic control 20:7, 20:8

Airports

Facilities unsafe, refusal of airline licence 2:114-116
 Growth program 20:8, 20:9
 Local 20:20, 20:21, 20:72
 Management study 2:112, 2:113
 Montreal International Airport 20:9, 20:91
 National plan 20:40, 20:41
 Northern Quebec, landing fees 2:60, 2:61
 Regina, sale 20:24
 Ste. Scholastique 20:9, 20:60, 20:61, 20:90-92
 Schefferville, terminal operation 2:36, 2:37, 2:111, 2:112
 Toronto International Airport 8:31-33, 8:47, 8:63, 8:105, 8:106, 20:10
 Wabush, agreement 2:31, 2:32

Atlantic area study 2:108-111

Canadian Pacific Airlines, coast to coast operation 20:16, 20:17

Expenditures 20:6-10

Flying organizations, subsidy scheme 20:73

Projects, completion, continuation 20:8

Regional air policy

Air Canada route changes 2:121, 2:124, 20:65, 20:67
 Implementation 2:122
 Jamieson, Hon. Don., statement 18:45, 20:65, 20:66

Quebecair comments 2:66

Regional carriers

Air Canada, discussions, co-operation 18:51-53, 20:65-67
 Competition, main line services 18:50
 Mergers possible 2:121, 2:122
 Metropolitan points, access 2:123, 20:66
 Survival, Air Canada's expense 20:65
 Tariff, additional, proposed 2:62, 2:63
 Traffic, short-haul, problem 2:140, 2:141

See also

Canadian Transport Commission. Air Transport Committee

Atlantic Provinces transportation policy 2:130-138, 18:21-23, 20:41-47, 20:83-88

Toronto, centre-ville, aéroport, M. Hurd 9:49-51

Winnipeg, circulation aéroport, centre-ville 25:13-14, 25:20-21

Villes nord Québec 8:10

Voir aussi

Transport rapide

(Ville)—Services autobus—
 Services taxis

Transport ferroviaire

Voir

Chemins de fer nationaux du Canada

Transport maritime

Commission sur pratiques restrictives du Commerce

«Helga Dan», enquête 26:36, 26:39

Rôle 26:23, 26:34-35, 26:43-46, 26:94, 26:124, 26:130

Conférences

Canada-United Kingdom Freight Conference

Constitution 26:85

Investissements 26:59

Lignes maritimes, services 26:58

Commission MacLellan, enquêtes 26:65, 26:79

Concurrence, effets tarifs 26:33-34, 26:45, 26:60-61, 26:65-67, 26:84-85, 26:93, 26:101-102, 26:104, 26:106-108, 26:126

Contrôle membres 26:103-104

Expéditeurs membres, statistiques trafic 26:24, 26:40-41

Formation, conditions participation 26:40-41, 26:49, 26:71-74, 26:89

Gains, pertes exploitation 26:104-105

Impôts, formes paiement 26:73, 26:89-90

Lignes pavillon canadien 26:21, 26:24, 26:31, 26:47-48

Nombre, effectifs 26:31, 26:56

Réglementation 26:23, 26:34-35, 26:43-46, 26:94, 26:124, 26:130

Internationale 26:34-35, 26:44-46, 26:65, 26:100

Services

Baie d'Hudson 26:103

Conteneurs 26:33, 26:46-47, 26:61-62, 26:83

Transport sol, juridiction 26:88

Conseil des Armateurs canadiens

Exposé, Campbell, A. P. 26:54

Fonctions 26:23, 26:38, 26:52-54, 26:64

«Halco», services conteneurs,

Halifax 28:13, 28:23

Tarifs

Provinces Maritimes 26:27-28, 26:32-33, 26:50, 26:52, 26:78-79

Variations, raisons 26:27-28, 26:32, 26:41-42, 26:44, 26:46, 26:50-51, 26:63, 26:101-102

Voir aussi

Transports, Ministère des—Marine—Navigation

Voie maritime du St-Laurent

Canadian Transport Commission, transfer of responsibilities 20:14

Estimates

Expenditures 20:6-14

1970-71 20:3-95

Reported to House 26:4

Marine Services

Activities 20:10-13

"Arrow", Chedabucto Bay 20:13, 20:15, 20:16, 20:34-36, 20:47, 20:48

Ferry services 20:93

Hovercrafts, experimental operations 20:10, 20:11, 20:92, 20:93

Hydraulics Research, St. Lawrence

River, large-scale tidal model 20:12

Icebreaking techniques, operations 20:10, 20:11, 20:26-29

Nuclear lighthouse 20:12, 20:13

Port Alberni, British Columbia, loan 20:13

Port authorities, establishment 20:57-59, 20:72, 20:77, 20:88

Ship production program 20:10

Shipping studies 20:37, 20:38, 20:68

Transponder beacons 20:18, 20:19

Meteorological services, expenditures 20:9

National Defence Department, liaison 20:47, 20:48

Personnel 20:6, 20:7

Planning, factors 20:6

Railways and Steamships Services, expenditures 20:14

Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch

Accidents, causes, research 11:50, 11:58, 11:61-63, 12:30, 12:31

Advisory Council 13:13, 13:14

Auto safety research, money allocated 12:38

Defensive driving program 11:75

Estimates 1970-71 20:14

Federal-provincial co-operation 11:58, 11:59, 11:75, 11:76

Functions 11:42, 11:43

Highway construction 11:61, 11:62, 11:75, 11:91

Highway safety program 11:58

International activities 12:31-34

Research projects 11:58, 11:61-63, 11:68

See also

Canadian Transport Commission

Transportation

Air freight 24:143-145

Rapid transit, justification, acceptance 23:17, 23:18, 23:27, 23:28

Transport rapide

Calgary, Commission Transport et Développement études 24:139-141, 24:151, 24:154

Edmonton

Études

Financement 23:18, 23:20, 23:41

Problèmes aux aéroports 23:8-9, 23:13-18,

23:20-23, 23:26-30, 23:32-35, 23:106-111

Rail, voies CN, CP 23:9, 23:13-15, 23:17, 23:21-22, 23:28, 23:34, 23:110

Université Alberta 23:21-22, 23:110-111

Yellow Cab Co. Ltd., recommandations 23:82-83

Toronto, Montréal, problèmes 23:17, 23:21

Vancouver

Études

British Columbia Hydro 21:71-72

Comité conjoint des transports, Vancouver métropolitain 21:61, 21:84, 21:128-131

Monorail 21:38, 21:42-44

N. D. Lee, circulation aéroports 21:78-79, 21:84

Problèmes 21:71-72, 21:78-79, 21:84, 21:128-131

Extraits «The Courier», oct. 1969, A. H. Wilson 21:127-131

Rapport McCorquodale, factibilité, rôle 21:63-65, 21:69-70, 21:72-73, 21:79-80

Utilisation voies C.P. 21:38, 21:44, 21:64-66, 21:68, 21:77

Voir aussi

Transport de surface

Transport, région Atlantique

Bill C-184, lettre C. S. Dickson, Commission des Transports 26:133-135

Comité, rôle, recommandations 2:132-134, 20:41-45, 20:86-89

Loi sur tarifs, transport marchandises dans provinces maritimes, stipulations 18:21-23, 18:60-62

Subventions

Bill C-207 2:132-136, 2:137-138, 8:11

Camions 2:132-134, 20:45-46, 20:84

Chemins de fer nationaux 28:72-73, 28:86-87

Transbordeurs, traversiers 20:87-88, 20:93

Transports, Loi nationale sur les

Stipulations

Art. 15b—Moyens de transport, rentabilité 18:69

Chemins de fer nationaux

Déficit 28:102

Embranchements 18:80

Services, prévisions coûts 18:28-30, 20:63-64

Camionnage, réglementation 20:69

Transport camion dimanche 18:17-20

Transporteurs aériens régionaux, sécurité 2:82-83, 2:87

Transports et Communications, Comité permanent des

Chemins de fer nationaux, fonds de pension, rapport, recommandations 36:4-19

- remblay, Lucien, President, Fédération canadienne des associations indépendantes**
Montreal International Airport ground transportation, recommendations, conclusions 6:90, 6:91
- rost, Dr. Walter R., President, La Borde, Simat and rost Limited, Consulting Firm, Calgary**
Calgary International Airport ground transportation, comments 24:131-134
- rucking**
Atlantic provinces, subsidies 2:130-134, 18:21-23
Regulations 20:69, 20:70
Sunday operations 28:15-20
- nited Automobile Workers**
Automobile safety standards, position 12:46, 12:47
Collective agreements, "management's right" clause 12:54, 12:55
Motor Vehicle Safety Act, Bill C-137, representation 12:46-68
- niversal Postal Union**
International postal agreement 15:35, 15:36
- nited States**
Motor vehicle safety standards 11:57, 12:23, 12:35-39, 12:43, 12:63, 12:64
- nited Transportation Union**
Canadian National Railways Pension Fund, brief 31:51-79
Organization 31:52
- nited Transportation Union, Edmonton**
Canadian National Railways Pension Fund, brief 29:48-55
- nited Transportation Union, Local 701**
Canadian National Railways Pension Fund, brief 33:5-9
- nited Transportation Union, Ottawa**
Canadian National Railways Pension Fund, brief 31:25-32
- ance, C. T., President, Retired Railway Veteran's association, Edmonton**
Canadian National Railways Pension Fund, brief, comments 31:7-25
- Grand Lac des Esclaves, construction ligne ferroviaire 3:3-4
Motion, avis fermeture bureaux poste, durée 16:38-50, 17:7-36
Provinces Atlantique, liste témoins 8:12-15
Recommandations
Transport surface, villes nord Québec 8:10
Traversiers, golfe St-Laurent 8:6-7
Sous-comité Ordre du jour et Procédure
Rapports
1^{er} 3:5-7
2^{ème} 3:9-10
- Transports, Ministère des**
Aérogisiseurs, utilités 20:92-93
Aéroports
Aéronefs, installation pistes 20:17-18
Boundary Bay, C.-B., étude aménagement 20:21-22
Construction, gestion, vérification 2:78
Deer Lake, normes sécurité 2:99, 2:105-106, 2:115
Du Nord, aide financement 2:59-60, 2:70, 2:104
Frais atterrissage 2:60
Licences exploitation, émission 2:78-80, 2:93
Malton, choix emplacement 20:48-49
Montréal, transport routier, séances Comité 3:6-7, 3:11-14
Provinces Maritimes emplacements, ravitaillement 20:40-41
Regina, achat 20:24
Responsabilités 2:78-79, 2:102, 2:112, 2:119
Satellites, locaux, programmes 20:20-21
Ste-Scholastique
Aménagements 20:60-61, 20:90-92
Voie d'accès 20:61
Schefferville, exploitation 2:36-37, 2:111, 2:126
Taxis
Cotisations annuelles 4:99
Émission permis 4:46, 4:68-69
Wabush Entreprises, entente 2:31-32, 2:38, 2:61, 2:112-113
Agence développement transports, rôle 18:64, 20:28
«Arrow», enquêtes 20:34-35, 20:54-55
Avions
DH 125 2:120-121
Réactés, émission permis 2:98-99, 2:101-102, 2:108
Supersoniques, utilisation 20:81-83, 20:90-91
Transporteurs régionaux
Prix compétitifs 2:126-128
Répartition, fusion 2:63, 2:65-67, 2:121-124
Budget Dépenses 1970-71
Contrôleurs aériens 20:57-60
Exposé, Hon. D. Jamieson 20:6-15
Subventions
Air Canada, gestion 20:23
Bill C-207, répartition 2:132-134

Vancouver

Boundary Bay, general aviation airport 20:21, 20:22
 Joint Transport Committee of Greater Vancouver District, rapid transit study 21:62-87, 21:127-131
 Kerrisdale re-development program 21:126, 21:127
 Monorail, study 21:42, 21:43
 Private vehicular traffic, elimination 21:79, 21:80

Taxicabs

Drivers, working conditions 21:11, 21:29
 Franchises, exclusive, cost 21:17, 21:18, 21:109, 21:110, 22:13
 Licences, licensing 21:15, 21:26, 21:33, 21:46, 21:51, 21:53-55, 21:110, 21:113, 21:114, 21:116, 21:117

MacLure's Cabs Limited**Airport ground transportation**

Brief, comments 21:87-124
 Competition 21:122, 21:123
 Complaints, representations 21:98-100
 Deadheading 21:36, 21:93
 Harassment 21:100, 21:101
 Operations 21:101, 21:102
 Rate, meter 21:97, 21:98
 Transport Department fees 21:90-94, 21:104
 Vehicles, availability, number 21:26, 21:97, 21:99, 22:18

Companies, connections with outside country 21:98, 21:106, 21:107

Investment in facilities 21:91, 21:95, 21:109

Permits 21:27, 21:28, 21:51, 21:52

Revenue per mile 21:103

Richmond Cabs Limited, association 21:88, 21:94, 21:95, 21:108

Shareholders 21:95, 21:96, 21:98

Stands, exclusive 21:103, 21:104

Vancouver Airlines Limousines (1963) Limited, relationship 21:57, 21:87-90, 21:94, 21:96

Vehicles, number, ownership, operation 21:92, 21:95, 21:96, 21:112

Ratio to population 21:26, 21:27, 21:113, 21:114

Revenue per mile 21:10, 21:12, 21:37, 21:103

Toronto, relationship 21:10-12

Vancouver Taxi Owners' Association

Fees charged 21:116, 22:22, 22:23

Members 21:111, 21:112, 21:115, 21:122

See also

Richmond. Taxicabs

Vancouver Airlines Limousines (1963) Limited

Abbotsford Airport Passenger service 22:26

Airport ground transportation

Brief, comments 22:6-60

Buses

Announcements, arrivals and departures 22:9, 22:15, 22:58

Availability 21:102, 22:17, 22:18

Compagnies aériennes, aéroports 2:127-128, 20:72-73

Instructeurs-pilotes 20:73

Provinces Maritimes

Camions 2:132-134, 20:45-46, 20:84-87

Transbordeurs, traversiers 20:87-88, 20:93

Canal maritime St-Laurent, laboratoire hydraulique 14:27

Canaux Lachine, Rideau, fermetures, utilité 20:30-34

Comité transports provinces atlantiques, rôle, recommandations 2:132-134, 20:41-45, 20:86-89

Défense nationale, Ministère, liaison avec 20:47-48
 Marine

Création Comité Administration, rôle, discussions 20:57-59

Fonds «Tovalop» 20:63

Pollution eaux, cargaisons pétrole, prévention, garanties 20:55-57, 20:62-63

Navigation

Arctique, échanges renseignements pays 20:26-28

Balises répondeurs radar, location 20:18-19

Churchill, prolongement saison, études 19:16, 20:28-29

Resserrement conditions 20:15-16

Politique aérienne régionale 2:121-124, 18:24-27, 18:49, 18:51, 20:17, 20:25, 20:65-67

Recherches

Administration aéroports 2:112-113

Brise-glace propulsion atomique 20:26-27

Développement région Atlantique 2:108-111

Pollution

Automobiles, palliatifs 20:53

Eaux 20:35-37

Transports nord 20:29

Routes aériennes internationales, accords bilatéraux 20:61-62, 20:80-81

Services ferroviaires, réduction subventions 2:132-134, 20:63-64

Trafic aérien, prévisions croissance 20:88

Trans-Air Ltée, appels contre 18:7-9, 18:11, 18:13-15, 18:46-47, 20:24-25

Transports, Vancouver Métropolitain, Comité adjoint des

Transport rapide, problèmes, études 21:61, 21:84, 21:128-131

Transporteurs aériens régionaux**Voir**

Commission Canadienne des Transports

Traversiers

Golfé St-Laurent, recommandations, Comité Transport et Communications 8:6-7

Tremblay, M. L., Président, Fédération canadienne des associations indépendantes

Mémoire, recommandations, transport surface, aéroport Montréal 6:90-91, 6:194-198

Average load factor, round trips 22:9
 Number, size 22:17, 22:20, 22:21
 Contract, perpetual, suggested 22:8, 22:13, 22:14, 22:29
 Distribution system plan 22:39, 22:40
 Fare increase 22:30, 22:36, 22:42
 New Westminster service 22:10, 22:11
 Notification, late arrivals, passengers aboard air-planes 22:43, 22:44, 22:51, 22:52
 Parking space 22:9, 22:16, 22:17
 Pick up, drop off points 22:18, 22:26, 22:37, 22:38, 22:49
 Signs, buses and taxis 22:10, 22:15, 22:58
 Traffic, percentage carried 22:11, 22:23, 22:24, 22:48
 Transport Department
 Contract 22:8, 22:12, 22:16, 22:24, 22:25, 22:32, 22:33, 22:36, 22:42, 22:43, 22:55, 22:57-59
 Fees, user charges 22:7, 22:9, 22:11, 22:12, 22:16, 22:29-36, 22:53-55
 Competitors, special services and charters 22:10, 22:19, 22:21, 22:44
 Equipment, financing 22:8, 22:9, 22:24, 22:44-46
 Employees, number, years of service, wages 22:12, 22:21, 22:22, 22:40, 22:41
 Financial situation 22:41, 22:42, 22:55, 22:56
 Limousine, Cadillac 22:48
 Loan application, Industrial Development Bank, rejection 22:9, 22:14
 MacLure's Cabs Limited, relationship 21:57, 21:87-90
 Operations per hour, cost 22:25, 22:26
 Richmond Cabs Limited, association 21:56, 21:88
 Seattle, charter bus, operation rights 22:13, 22:19, 22:20
Vancouver International Airport
 Access routes 21:81, 21:82, 21:121, 22:9
 Ground transportation
 Bus service, B. C. Hydro 21:37, 21:71, 22:19
 Jumbo jet arrivals, problems, solutions 21:102, 21:120-122, 22:39, 22:40
 Licences, municipalities 21:85-87
 Limousines 21:123, 21:124
 Policing 21:31, 21:32, 21:61, 21:99
 Rapid transit
 Corridor 21:65, 21:67
 Hudson Street bridge 21:63, 21:64, 21:68, 21:72-74
 Intermediate stops, stations 21:74

Trost, M. W. R., Président, Société experts-conseils, LaBorde, Simat and Trost Ltd., Transportation and Development Authority of Calgary, Alta.
 Exposé, rôle, recommandations Commission 24:132-134

TTC

Voir

Toronto, aéroport international—Services autobus—Toronto Transit Commission

Tucker, M. I. N., Directeur résident, Wabush Entreprises Ltd.

Terminus aérien, bilan annuel d'exploitation 2:143

Union postale universelle

Réglementation du courrier international 15:35-36, 15:87

United Auto Workers

Bill C-137

Exposé, F. Quinlan 12:46-48

Recommandations 12:57-60, 12:62-64, 12:67-68

Contrats, participation 12:54-55

Membres 12:55

United Imperial Cabs

Voir

Calgary—Services taxis—Yellow United Cabs

Calgary, aéroport international—Services taxis

Vance, M. C. T., Président, Association des Cheminots retraités, Edmonton, Alta.

Exposé, fonds de pension 31:7-11

Vancouver

Comité conjoint des Transports, études transport rapide 21:61, 21:84, 21:128-131

Planification urbaine, problèmes 21:22-23, 21:63-87, 21:120-121

Services autobus

Airline Limousines (1963) Ltd.

Chauffeurs, salaires 22:40-41

Concurrence 22:18-19, 22:21

Contrats, réglementation 22:13-14, 22:16

Disponibilité 22:9-11, 22:17-18

Nombre autobus 22:20-21

British Columbia Hydro, disponibilité 21:37, 21:71, 22:19

Tarifs 21:39, 22:19

Services taxis

Association propriétaires-unis de taxis

Constitution 21:111-112, 21:115, 21:120

Nombre taxis 21:122

Chauffeurs

Conditions travail 22:50

Revenu brut 22:23

Concessions 21:18, 21:112

MacLure's Cab Ltd.

Concessions 21:26-27, 21:34, 21:94-97, 21:103-104, 21:107

Nombre 21:112

- Passenger flow, direction 21:69, 21:70, 21:78
 - Route, north-south, proposed destination 21:69, 21:76
 - Representations**
 - Coral Cabs Limited 21:9-50
 - Joint Transport Committee of Greater Vancouver District 21:62-87
 - MacLure's Cabs Limited 21:87-124
 - Richmond Municipality 21:51-61
 - Vancouver Airlines Limousines (1963) Limited 22:6-60
 - Richmond Municipality, involvement 21:58-60, 21:107, 21:108
 - Taxi service**
 - Direct phone lines 21:20, 21:43
 - Municipal licensing 21:27, 21:31-35, 21:38, 21:51-54
 - Passenger pick ups, charges 21:24, 21:25
 - Stand 21:10, 21:15, 21:19, 21:20, 21:32, 21:35, 21:49, 21:103, 21:105, 21:106, 21:117-119
 - Transport Department fee, percentage, flat rate 21:93, 21:94
 - Tolls, roads, bridges 21:83, 21:84, 22:34
 - Transportation system (monorail), problems 21:13, 21:22, 21:23
 - Vehicles, provincial jurisdiction 22:27-31
 - See also*
 - Richmond, Taxicabs, Coral Cabs Limited
 - Vancouver, Taxicabs, MacLure's Cabs Limited
 - Vancouver Airlines Limousines (1963) Limited
 - Location 21:24, 21:50, 21:80, 21:81
 - Trucks, Department of Transport fees 21:104, 21:105
- Vaughan, R. T., Vice-President and Secretary, Canadian National Railways**
- Canadian National Railways Pension Fund, statement 35:15-17
- Wabush Airport**
- Air Terminal**
 - Costs, revenues 2:31, 2:33-36, 2:40, 2:41, 2:44, 2:45
 - Facilities, criticism 2:32, 2:33, 2:54
 - Tenants 2:31, 2:37, 2:38, 2:41, 2:60, 2:61, 2:72
 - Transport Department takeover, administration 2:34, 2:40, 2:42, 2:43, 2:48, 2:54, 2:61, 2:113, 2:119
 - Clearance calls 2:57
 - Control tower 2:113
 - Crash, private aircraft, investigation: 2:107, 2:119, 2:120
- Nombre par habitant 21:27, 21:53, 21:100, 21:114, 23:38
 - Permis**
 - Nombre 21:27, 21:53, 22:51, 23:38
 - Prix 21:109-110, 21:116, 22:12-13
 - Rentabilité 21:30, 21:114
 - Réglementation 21:17, 21:21, 21:113, 22:27-31
 - Voir aussi*
 - Vancouver Métropolitain
- Vancouver, aéroport international**
- Services autobus 22:18-19
 - Services taxis**
 - Appels offre 21:18-19, 21:42, 21:45-46, 21:91
 - Concessions, historique 21:112-113
 - Coral Cabs Ltd.
 - Qualité 21:40-41
 - Griefs 21:24-26, 21:39
 - Soumissions, concessions 21:13-14, 21:16, 21:18-19, 21:34-35, 21:38, 21:42, 21:45-49
 - Disponibilité 21:38, 21:44, 21:99, 21:122-123
 - Gendarmerie royale, surveillance 21:31-32, 21:38, 21:61, 21:99
 - Griefs 21:20-21, 21:119, 22:7
 - Lignes téléphoniques directes 21:20
 - MacLure's Cabs Ltd.
 - Actionnaires 21:92, 21:94, 21:95-96, 21:98, 21:106
 - Employés
 - Conditions travail 21:92, 21:95
 - Cotisation, répartition 22:23
 - Permis, prix 21:96
 - Équipement 21:115
 - Formation 21:89, 21:94-95, 21:112-113
 - Investissements 21:91, 21:94-95, 21:109
 - Nombre 21:95-97
 - Plaintes 21:98-99
 - Rentabilité 21:101, 21:103, 21:109
 - Services extérieurs, recours aux 21:46-47, 21:99-100
 - Tarifs 21:97-98
 - Taxes, gouvernement fédéral 21:90, 21:92-93, 21:104, 21:109
 - Vancouver Airline Limousines Ltd., contrats 21:87-93, 21:96
- Publicité, problèmes 22:10, 22:14-15, 22:53**
- Qualité 21:25, 21:44, 21:60-61, 21:102-103, 22:51
- Recommandations**
- Comité 21:31, 21:33, 21:35, 21:42-43, 21:83, 21:105, 21:118, 22:29
 - Coral Cabs Ltd. 21:14, 21:16, 21:19, 21:21, 21:23, 21:27, 21:31-33, 21:35-36, 21:43-44, 21:49
 - Lignes téléphoniques directes 21:43
 - MacLure's Cabs Ltd. 21:94, 21:102-103, 21:105, 21:116
 - Régie taxi 21:86

- Eastern Provincial Airways, connection 2:41, 2:45-49
- Firefighting equipment 2:52, 2:105
- Instrument Landing System, installation 2:53, 2:106, 2:118
- Landing facilities 2:51, 2:71, 2:72, 2:74, 2:75, 2:77, 2:104, 2:106-108
- Navigational aids 2:51, 2:57, 2:58
- Operational limits 2:104, 2:107, 2:114
- Transport and Communications Standing Committee, recommendations 8:8-10
- Transport Department, operations, agreement 2:31, 2:32, 2:44

- attam, N. R., Driver Licensed by Metropolitan Licensing Commission (Toronto)**
- Taxi licences, availability 9:81-84
- Toronto International Airport, availability of taxis 9:79-81

- elland Canal**
- See*
- St. Lawrence Seaway Authority

- hyte, Martin A., Metropolitan Taxicab Driver (Toronto)**
- Toronto International Airport ground transportation, comments 9:116, 9:117

- ilson, Helfrieg, Chairman, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District**
- Rapid transit study, explanation 21:62-65

- innipeg**
- Taxicabs
- Broker operation 25:11
- Licensing 25:6, 25:19, 25:20, 25:24, 25:28
- Moore's Taxi (1961) Limited
- Airport ground transportation
- Airline co-operation 25:29, 25:32, 25:33, 25:38, 25:39
- Bus service 25:19
- Competition 25:11, 25:12
- Deadheading 25:16
- Flat rate system, passenger pick up, consideration 25:14, 25:15
- Industrial complex, service, competition 25:34, 25:35
- Investment extension, equipment and services 25:11, 25:13
- Station commune 21:35, 21:103, 21:105
- Tarifs 21:21-22, 21:42, 21:115, 22:35
- Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.
- 22:8-10, 22:13-14, 22:27, 22:32-36, 22:39-40, 22:59
- Réglementation 21:24-25, 21:38, 21:51-54, 21:60, 22:27-30
- Pourparlers 21:33-34, 21:44, 21:52-54, 21:58
- Tarifs, horaire 21:83, 21:123, 22:9
- Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.
- Actionnaires 22:12
- Concession, droits 21:90, 22:7-10, 22:12-14, 22:16-17, 22:29-30, 22:42-43, 22:54
- Constitution 21:55-57, 22:8-9, 22:56-57
- Cotisations
- Aéroport 22:29
- Gouvernement fédéral 21:90, 22:7-10, 22:12, 22:19, 22:22, 22:53, 23:87
- Disponibilité, qualités 21:26, 22:7-9, 22:17-18, 22:20, 22:37
- Employés
- Conditions travail 22:12, 22:21-22
- Cotisations 22:22-23
- Ententes, lignes aériennes 22:51-52
- Investissements, financement 22:8-12, 22:14, 22:16, 22:23-25, 22:30, 22:40-41, 22:44-46, 22:55-56
- Jurisdiction 21:38, 21:51, 21:57, 21:90, 22:7-10, 22:27-30
- Nombre voyageurs 22:23-24, 22:30, 22:48
- Postes arrêt 22:18, 22:26, 22:49-50
- Rentabilité 22:9, 22:16, 22:24-26, 22:53
- Tarifs 21:38, 22:9, 22:18-19, 22:26, 22:30, 22:37
- Voir aussi*
- Vancouver — Autobus services d'
- Voyages à vide 21:24, 21:36, 21:93, 21:106
- Voir aussi*
- Richmond, C.-B.
- Voyageurs, nombre 21:118-119
- Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.
- Voir*
- Vancouver, aéroport international—Services taxis
- Vancouver Métropolitain**
- Services taxis
- New Westminster 21:23, 21:45
- Permis, octroi 21:26, 21:53-55, 21:85
- Services routiers, problèmes, solutions 21:63-85
- «Telecabs», projet 21:71
- Vaughan, M. R. T., Vice-Président, Secrétaire, Canadian National**
- Exposé, administration, fonds de pension 35:15-17
- Véhicules automobiles**
- Importés
- Normes, Bill C-137 11:51-52, 11:64, 12:44-45, 12:61-63, 13:15, 13:40-41, 13:44-57, 13:63-68, 13:70-76, 13:83-85

- Limousine service 25:25, 25:26, 25:35
 Loading areas, congestion, unauthorized vehicles 25:11, 25:12
 Percentage of business 25:23, 25:24, 25:33
 Pick-up spots 25:14
 Rates, bus, taxi, limousine 25:8, 25:9, 25:15, 25:25, 25:28
 Stand, open, views 25:29, 25:30
 Transport Department contract 25:15-19, 25:35-37
 Cabs, number, ownership 25:20, 25:23, 25:35
 Drivers, part-time, payment 25:20, 25:37
 Employees 25:37
 Equipment 25:6, 25:13
 Financing 25:13
 Hotel concessions 25:17
 Independent operators, co-operation 25:17, 25:25
 Ownership 25:13, 25:21
 Program for drivers and employees 25:6
 Public liability insurance 25:12
 Speedlines 25:16
 Subsidiaries 25:6, 25:35
 Transportation business, interests outside province 25:21, 25:22, 25:25
 "Yellow Cab", connection 25:22, 25:26, 25:27
 Stands, exclusive, common 25:22, 25:23
- Winnipeg International Airport**
 Freight trucking 25:13
 Ground transportation
 Bus service, Metro Transit 25:11, 25:12, 25:15, 25:26, 25:30, 25:31, 25:35
 Parking facilities 25:12
 Policing 25:34
 Representation, Moore's Taxi (1961) Limited 25:5-40
 Roads, limited access 25:21
 Taxi service, independent operators 25:7-11, 25:15, 25:16
 U-drive firms 25:12
 See also
 Winnipeg, Taxicabs. Moor's Taxi (1961) Limited
 Location 25:8
- Wolk, Detmar B., Secretary-Treasurer, Killarney Taxi Company Limited, Calgary
 Calgary International Airport ground transportation, comments 24:18-21
- Woods, Cyril J., Executive Vice-President, William M. Mercer Limited
 Canadian National Railways Pension Fund, unrefunded liability, explanation 35:22-30
- Prix, nombre 11:52, 12:45
 Symboles, Office des normes 12:63
- Sécurité**
 Accidents, statistiques 12:92
 Activités internationales, rôle du Canada 12:30-32, 12:34
 Conseil canadien sécurité, rôle 12:56
 Cours conduite, efficacité 12:56-57, 12:68
 Dispositif
 Servo direction, efficacité 11:20-21, 11:23, 12:36
 «Sure-Level» ou «Break-Safe»
 Voir
 Hydraulic Safe Devices Ltd.
 Suspension 11:42-43
 Voir
 Shur-Guide, stabilisateur sécurité
 États-Unis, Ministère Transports, publication 13:23
 Inspecteurs fédéraux, rémunération, fonctions 13:33-35
 Marques qualité, garanties 11:35-36, 11:63-64, 11:71-72, 13:13, 13:58-63, 13:76
 Provinces, réglementation 11:37, 11:40, 11:45, 11:47, 11:52-53, 11:55, 11:71-72, 11:76, 11:78-81, 11:91-92, 13:21, 13:54-55
 Recherches
 Association canadienne automobilistes, recommandations 12:93, 13:14
 Colonne direction, volant 12:42-43
 Conseil National, Canada 11:43, 11:62, 11:91, 12:35
 Hydraulic Safety Devices Ltd. 12:15
 Institut des Ingénieurs du Canada, subventions 11:62-63, 12:80-85
 Pneus 11:62, 11:89-91
 Rôle gouvernement fédéral, budget 11:50, 11:61, 11:68, 12:38
- Sécurité**
 Recommandations
 Comité Justice et Affaires juridiques, 1966 12:24-25, 13:14
 Comité recherches, sécurité routière, Institut des Ingénieurs du Canada 12:75-85
- Véhicules publics en Ontario, Loi sur les**
 Stipulations 10:55-57, 10:73, 10:80-82, 10:97, 10:152-154, 12:54, 13:36
- Verhulst, M. C. J., Conseiller juridique, United Transportation Union, Local 1210, Edmonton, Alta.
 Lettre, fonds de retraite, Canadian National 34:73
- Veteran Taxi Owners Association of Montreal Inc.**
Voir
 Montréal, Services taxis-Diamond, Veteran
 Montréal, aéroport international-Services taxis-Diamond, Veteran

Vincent, M. G., Président, Association Chauffeurs, Industrie du Taxi Inc., Montréal

Mémoire, transport en surface, aéroport international 6:194-198

Voie maritime du Saint-Laurent

Canal Welland

Encombrement, solutions 14:22-23

Rapport «Great Lakes Waterways Development Association», M. S. Armour 14:42-43

Taxes éclusage échelonnées 14:41-42

Trafic 1969 14:9, 14:19

Travaux construction 14:7-9, 14:23, 14:26

Canaux Lachine, Rideau, fermeture 14:26-27, 20:30-34, 34:10-11

Concurrence

États-Unis 14:16, 14:30-31

Navires, conséquences 14:16-18, 14:29-32, 14:37, 14:39-40

Navires

Dimensions, problèmes 14:21, 14:44

Tonnage maximal 14:21-22

Rapports

D. W. Carr and Associates, préparation 14:10-13, 14:22, 14:24, 14:31, 14:39

Rentabilité

Ministère Transports, États-Unis 14:15

Ontario 14:23

Voie navigable Richelieu 14:27

Rôle premier 14:20

Saison navigation, prolongement 14:24-26, 14:29

Système «Lash» 14:44-45

Voie maritime du Saint-Laurent, administration

Budget, dépenses 1970-71

Crédit 85—Exploitation Canal Welland 14:7, 14:19, 14:23

90—Reconstruction, réorganisation 14:8

95—Exploitation, entretien canaux 14:8

Services professionnels, spéciaux 14:35, 14:46

Comité exécutif, composition, salaires 14:46

Consultations

Conseil national de recherches 14:34

D. W. Carr and Associates contrats, durée, coût 14:12-13

Spécialistes extérieurs 14:35

Usagers, audiences publiques 14:10-11, 14:24

Exposé, Camu, M. P. 14:7-9

Juridiction

Accidents 14:35-37

Limitations vitesse 14:28, 14:47

Pollution 14:36-37, 14:48-49

Personnel, ventilation, salaires 14:20, 14:33-34

Revenus, dépenses, amortissement 14:11, 14:14-15, 14:19-20, 14:23, 14:37, 14:39-40

Tarifs

Assurances 20:29

Péages, augmentation 14:11, 14:15-16, 14:20, 14:23, 14:30, 14:38-39, 14:43

Trafic

- Augmentation tarifs, effets 14:11, 14:15-16, 14:20, 14:23, 14:30, 14:39
- Céréales, réduction, causes 14:10, 14:12, 14:22, 14:30
- Conteneurs 14:31
- Diminution, causes, solutions 14:9-10, 14:16-18 1958, 1959, 1965-69 14:9-10, 14:19-20, 14:32
- Minéral, réduction, causes 14:9-10, 14:16, 14:20, 14:22, 14:30, 14:38, 14:40
- Transport potasse 14:17-18

Wabush Entreprises Ltd.

- Aérogare Bilan exploitation, problèmes 2:30-41, 2:112, 2:143
- Entente, Ministère Transports 2:31-32, 2:38, 2:112
- Location locaux 2:37-41, 2:72, 2:74
- Mémoire, Légion canadienne 2:32
- Personnel 2:44-45
- Projet vente 2:34, 2:42-44, 2:119
- Rentabilité 2:34-35, 2:39, 2:143
- Eastern Provincial Airways, relations 2:45-49
- Recommandations, Comité Transport et Communications 8:8-10

Wattam, M. N. R., Chauffeur Taxi, Toronto Métropolitain

- Mémoire, transport de surface, Toronto 10:149-150

West Island Transportation Limited

Voir

- Montréal, aéroport international — Services taxis

Williams, M. C. C., Conseiller, Regina, Sask.

- Lettre, régime de pension, Chemins de fer nationaux 34:103-104

Williams, M. J. J., Secrétaire, United Transportation Union, Local 1249, Prince George, C.-B.

- Lettre, recommandations caisse retraite, Chemins de fer nationaux 34:54

Willis, M. T. O., Secrétaire, Travailleurs et Retraités, Northern Alberta Railways, Edmonton, Alta.

- Mémoire, caisse retraite, Chemins de fer nationaux 34:55-56

Wilson, M. H., Président, Comité conjoint Transport, Vancouver métropolitain

- Exposé, problèmes, projets planification urbaine 21:62-66, 21:127-131

Wilstead, M. G. H., Conseil Recherche, Productivité,
Nouveau-Brunswick

Rapport, test sécurité, interrupteur «Sure-Level»,
(nov. 1969) 12:87-89

Winnipeg

Services taxis

Juridiction

Postes communs 25:22-23

Taxicab Board 25:6, 25:24

Moore's Taxi (1961) Ltd.

Assurances 25:12

Historique, constitution 25:5-6, 25:27

Investissements

Équipement 25:11, 25:13

Regina, Saskatoon 25:23, 25:25

Lignes téléphoniques directes 25:8, 25:12

Nombre filiales, répartition 25:19, 25:35

Personnel

Rétributions 25:29-30, 25:37

Temps partiel, permanent 25:20, 25:37

Points accueil, concessions 25:14, 25:17, 25:22

Recommandations 25:32, 25:38

Tarifs 25:9, 25:14-15, 25:28

Voir aussi

Winnipeg, aéroport international — Services taxis

Nombre 25:11, 25:19-20

Permis, nombre, variations 25:6, 25:11, 25:28

Red Patch Taxi 25:33

Winnipeg, aéroport international

Services autobus

Métropolitain, horaire, tarifs 5:11-12, 25:15,
25:26, 25:30-31

Moore's Taxi (1961) Ltd. 25:14

Services taxis

Appels offre 25:18

Concurrence 25:11-12, 25:19

Indépendants, griefs 25:9

Moore's Taxi (1961) Ltd.

Disponibilité, qualité 25:6-7, 25:11, 25:16,
25:25-26, 25:28-29

Exploitation, financement 25:13, 25:21, 25:23

Gouvernement fédéral

Contrat, droits 25:6, 25:18-19, 25:38

Cotisations 25:18, 25:28, 25:35-37

Lignes aériennes, ententes 25:32

Limousines 25:25-26

Revenus, rentabilité 25:18-19, 25:23-24, 25:29,
25:33

Wolk, M. D. B., Secrétaire-Trésorier, Killarney Taxi
Co. Ltd., Calgary, Alta.

Exposé, griefs, contrats exclusivité, services aéroport
24:18-21

Woods, M. C. J., Actuaire, William M. Mercer Ltd.

Rapport actuariel, évolution 31 déc. 1968, régime de
rentes 1935, 1959, Chemins de fer nationaux
35:17-21, 35:132-147

**Worraker, M. R. W., Contremaître général retraité,
Chemins de fer nationaux, Verdun, Qué.**

Mémoire, fonds de pension 34:43-53

Yellow Cab Ltd.

Voir

Edmonton — Services taxis

Edmonton, aéroport Industrial

Edmonton, aéroport international

APPENDICES

- A—Wabush Enterprises Limited Air Terminal, financial statements 2:143
- B—Comparison, cost, Air Passenger Transport Services presently available (and proposed) in Montreal with those currently available in New York, Chicago and Toronto 4:133
- C—West Island Transportation Limited, letter to M. Baribeau, Regional Director of Air Services re: Airport Taxi Franchise, Montreal International Airport 4:134-140
- D—Mouvement de libération du taxi, Montreal International Airport ground transportation, brief 5:96-114
- E—Taxis LaSalle (1964) Incorporated, L'Association des Propriétaires de Taxis de Montréal, memorandum, Montreal International Airport ground transportation 5:115-118
- F—Rate comparison, Veteran Taxi-Murray Hill Limousine Service Ltd. 6:154
- G—Murray Hill Limousine Service Limited, Montreal International Airport ground transportation, brief 6:154-193
- H—La Fédération Canadienne des Associations Indépendantes et L'Association des Chauffeurs de L'Industrie du Taxi Incorporated, Montreal International Airport ground transportation, brief 6:194-198
- I—Syndicat des propriétaires-unis du taxi Montréal, Montreal International Airport ground transportation, brief 6:198, 6:199
- J—Letter from J. G. Ross, Transfer Officer, Canada Permanent Trust Company to R. G. Graham, President, Inter-City Gas Limited 7:32
- K—Preliminary Memorandum to Transport and Communication Standing Committee from the Airport Ground Transportation Association of Canada, February 2, 1970 10:135-143
- L—Memorandum to Transport and Communications Standing Committee from Murray Hill Limousine Service Limited, Montreal, February 12, 1970 10:144-148
- M—Brief to Transport and Communications, Standing Committee from N. R. Wattam, driver licensed by Metropolitan Licensing Commission (Toronto) 10:149, 10:150
- N—Brief to Transport and Communications Standing Committee from Air Terminal Transport Limited, Toronto 10:151-163
- O—Letter to Transport and Communications Standing Committee from R. G. Bell, Toronto, concerning Toronto International Airport ground transportation 10:164
- A—Wabush Entreprises Ltd., Terminus aérien, bilan exploitation 2:143
- B—Comparaison, coût services transport, services passagers aériens, Montréal, avec New York, Chicago, Toronto 4:133
- C—Lettre, A. J. Rochette, Président, West Island Transportation Ltd., à M. Baribeau, Ministère Transports, aéroport international, Montréal 4:134-140
- D—Mémoire, Mouvement de Libération du Taxi, Montréal, service transport terrestre, aéroport Dorval, aéroports fédéraux, Québec 5:96-114
- E—Mémoire, transport, aérogare international, Montréal. Taxis LaSalle (1964) Inc. Association taxis LaSalle Inc. Association des Propriétaires-unis de taxis, Montréal 5:115-118
- F—Comparaison, taux, Vétérans Taxi, Murray Hill Limousine Service Ltd., Montréal 6:154
- G—Mémoire, Murray Hill Limousine Service Ltd., Transports en surface, aéroport international, Montréal 6:154-193
- H—Mémoire, G. Vincent, Président, Association Chauffeurs, Industrie du Taxi Inc., Fédération Canadienne, Associations Indépendantes, transport surface, aérogare internationale, Dorval 6:194-198
- I—(fasc. 6) Mémoire, C. Béland, Conseiller juridique, Syndicat des Propriétaires-unis du Taxi, Montréal 6:198-199
- I—(fasc. 35) Rapport actuariel, C. J. Woods, Évaluation 31 déc. 1968, Régime de rentes 1935, 1959, Chemins de fer nationaux. Annexes 1,2 35:132-147
- J—Lettre, J. G. Ross, Agent de transfert, Canada Permanent Trust Co. à R. G. Graham, Président, Inter-City Gas Ltd. 7:32
- K—Mémoire, R. G. Perry, Président Directeur, Association Canadienne, Transports terrestres aux aéroports 10:135-143
- L—Mémoire, R. G. Perry, Vice-Président, Murray Hill Limousine Service Ltd., Montréal, Gouverne taxis, Aéroports desservis par Opérateurs attitrés 10:144-148
- M—Mémoire, N. R. Wattam, Chauffeur taxi, Toronto Métropolitain, services aéroport 10:149-150
- N—Mémoire, Transports au sol, aéroport international, Toronto, Hume, Martin, Timmins & Allen. Annexes B, C 10:151-163
- O—Lettre, R. G. Bell, Toronto 10:164
- P—Lettre, E. R. Baldwin, Toronto 10:165
- Q—Lettre, D. Peers (Mrs. Michael), Toronto 10:166

- P—Letter to Transport and Communications Standing Committee from Edward R. Baldwin, Toronto, concerning Toronto International Airport ground transportation 10:165
- Q—Letter to Transport and Communications Standing Committee from Mrs. Michael Puers, Toronto, concerning Toronto International Airport ground transportation 10:166
- R—Letter to Air Terminal Transport Limited from D. L. Spanjer; correspondence between D. L. Spanjer and Metropolitan Toronto Licensing Commission 10:167-171
- S—Sure-Level, reliability test report warranty 12:87-89
- T—Submission to the Transport and Communications Standing Committee by the Canadian Automobile Association 12:90-94
- U-1 "Sink the Tracks" plan outlined, Vancouver, British Columbia (diagram) 21:125
- U-2 "Air Space Utilization Key in Marathon Projection", article, The Courier, January 8, 1970 21:126, 21:127
- U-3 "Kerrisdale 'Corridor' Faces Change", article, The Courier, October 30, 1969 21:127-131
- V—Statistics, enplaned and deplaned passengers on scheduled air carriers, Edmonton International and Edmonton Industrial Airports 23:103
- W—City of Edmonton brief on ground transportation at airports in Canada 23:104-111
- X—Letters of commendation to Yellow Cab Company Limited 23:112-133
- Y—Brief in relation to ground transportation to and from airports in Canada by Yellow Cab Company Limited, Edmonton 23:134-144
- Z—Letter from W. J. Watts, Airport Manager, Calgary International Airport to Calgary Noble Taxi Limited 24:156
- Z-1 Letter from Holiday Inn, Calgary, Alberta 24:156, 24:157
- Z-2 Letter from Highlander Motor Hotel, Calgary, Alberta 24:157
- Z-3 Letter from City of Calgary License Department 24:157, 24:158
- AA—Submissions of Bell Cabs Limited and Killarney Taxi Company, Calgary, Alberta, to Transport and Communications Standing Committee; letters of appreciation to United Imperial Cabs Limited 24:159-169
- BB—Memorandum to Transport and Communications Standing Committee with reference to ground transportation at airports by United Imperial Cabs Limited, Calgary, Alberta 24:170-174
- CC—Letter to Transport and Communications Standing Committee from T. Ellis, City Cabs, Calgary Alberta 24:175, 24:176
- R—Lettres, D. L. Spanjer, ingénieur à B. Dodds, Président, Air Terminal Transport Ltd., Toronto. Pièces A, B, C, D 10:167-171
- S—Rapport, G. H. Wilstead, Conseil Recherche, Productivité, Nouveau-Brunswick, Test sécurité, interrupteur «Sure-Level», (nov. 1969) 12:87-89
- T—Mémoire, Association canadienne des Automobilistes 12:90-94
- U-1 Projet aménagement en dépression des voies ferrées, extrait «The Courier», Janv. 1970, Vancouver 21:125
- U-2 Utilisation corridor aérien, extrait «The Courier», Vancouver 21:126-127
- U-3 Extraits «The Courier», Vancouver, A. H. Wilson, «Affaissement voies ferrées pour transport rapide». 21:127, 21:131
- V—Statistiques, service aéroport, aéroport Industriel, Edmonton, Alta. 23:103
- W—Mémoire, I. G. Dent, Maire, Edmonton, Transport terrestre, aéroports canadiens 23:104-111
- X—Lettres à Yellow Cab Ltd., Edmonton, services taxis 23:112-133
- Y—Mémoire, L. Maynard, Conseiller juridique, Yellow Cab Ltd., Edmonton, Transports surface, aéroports 23:134-144
- Z—Lettre, W. T. Watts, Directeur, aéroport international, Calgary, Alta. au Service de l'Air, Ministère Transports 24:156
- Z-1 Lettre, D. Hamilton, Holiday Inn, Calgary, Alta. 24:156-157
- Z-2 Lettre, J. VanHardeveld, Contrôleur, Highlander Motor Hotel, Calgary, Alta. 24:157
- Z-3 Lettre, G. H. Hooper, Inspecteur adjoint aux permis, Calgary, Alta. 24:157-158
- AA—Mémoire, Président Bell Cabs Ltd., Killarney Taxi Co. Ltd., Lettres, qualité services taxis, Calgary, Alta. 24:159-169
- BB—Mémoire Transport surface, proximité aéroports du Canada, United Imperial Cabs Ltd., Calgary, Alta. 24:170-174
- CC—Lettre, T. Ellis, City Cab, Transport surface, aéroport international, Calgary, Alta. 24:175-176
- DD—Lettre, C. S. Dickson, Directeur exécutif, Commission Transports, Provinces atlantiques, Bill C-184 26:133-135
- EE—Mémoire, H. N. Campbell, Employé, Fonds de pension, Chemins de fer nationaux. Index 29:115-175
- FF—Lettre, Association Retraités, Chemins de fer nationaux, Vancouver 34:38-39
- GG—Mémoire, pensions, G. Mower, United Transportation Union, Toronto 34:40-42
- HH—Mémoire, Régime de pension, Chemins de fer nationaux, R. W. Worraker, Verdun, Qué. Pièces A, B, C 34:43-53

- DD—Letter, Atlantic Provinces Transportation Commission to Transport and Communications Standing Committee concerning Shipping Conferences Exemption Act, Bill C-184 26:133-135
- EE—Brief, H. N. Campbell, Canadian National Railways Pension Fund 29:115-175
- FF—Brief, Canadian National Railway, Pensioners Association, Vancouver 34:38, 34:39
- GG—Brief, United Transportation Union, Local 1130 re pensions 34:40-42
- HH—Brief, Worraker, R. W., re Canadian National Railways Pension Fund 34:43-53
- II—Brief, United Transportation Union, Local 1249 re Canadian National Railways Pension Fund 34:54
- JJ—Brief, Northern Alberta Railway Workers and Pensioners, Edmonton, Alberta 34:55, 34:56
- KK—Brief, Canadian National Railway Workers and Pensioners, Edmonton, Alberta re Canadian National Railways Pension Fund 34:57-61
- LL—Brief, United Transportation Union, Local T14, re Canadian National Railways Pension Plan 34:62-64
- MM—Brief, Brotherhood of Locomotive Engineers, Division 764, re Canadian National Railways Pension Fund 34:65
- NN—Brief, United Transportation Union, Victoria re Canadian National Railways Pension Fund 34:66
- OO—Brief, Baker, G. M., re Canadian National Railways Pension Fund 34:67, 34:68
- PP—Brief, United Telegraph Workers, Division 43 re Canadian National Railways Pension Fund 34:69, 34:70
- QQ—Brief, Biggar Railways Employee Affairs Committee re Canadian National Railways Pension Fund 34:71, 34:72
- RR—Brief, United Transportation Union, Local 1210 re Canadian National Railways Pension Fund 34:73
- SS—Brief, Transportation-Communication Employees Union, Division 43 re Canadian National Railways Pension Fund 34:74, 34:75
- TT—Brief, United Transportation Union, Local 407 re Canadian National Railways Pension Fund 34:76, 34:77
- UU—Brief, Pensioners Association Kamloops Branch No. 10 re Canadian National Railways Pension Fund 34:78, 34:79
- VV—Brief, United Transportation Union, Local 783 re Canadian National Railways Pension Fund 34:80, 34:81
- WW—Brief, Cunningham, G. F., re Canadian National Railways Pension Fund 34:82, 34:83
- XX—Brief, Beckerton, Claude, re Canadian National Railways Pension Fund 34:84-89
- II—Lettre, J. J. Williams, Secrétaire, United Transportation, Prince George, C.-B., recommandations, Caisse retraite, Chemins de fer nationaux 34:54
- JJ—Mémoire, T. O. Willis, Secrétaire, Travailleurs, Retraités, Northern Alberta Railways, Edmonton, régime pension, Chemins de fer nationaux 34:55-56
- KK—Mémoire, M. N. Kowalchuck, Secrétaire, Travailleurs, Retraités, Canadian National, Edmonton, régime de pension 34:57-61
- LL—Mémoire, M. R. Ouellette, Vice-président des griefs, United Transportation Union, Montréal, Régime de pension, Canadian National 34:62-64
- MM—Lettre, R. D. Rynbend, Secrétaire-Trésorier, Brotherhood of Locomotive Engineers, Melville, Sask., Régime pension, Chemins de fer nationaux 34:65
- NN—Mémoire, Fonds de pension, Canadian National, G. M. Irvine, Président, United Transportation Union, Victoria, C.-B. 34:66
- OO—Mémoire, Pensions, Canadian National, G. M. Baker, Durholme C.-B. 34:67-68
- PP—Lettre, M. J. Hiniuk, Président général adjoint, Canadian Telecommunications Union, Edmonton, Fonds de pension, Canadian National 34:69-70
- QQ—Mémoire, Régime de retraite, Chemins de fer nationaux, Biggar Railway Employee Affairs Commission, Biggar, Sask. 34:71-72
- RR—Lettre, C. J. Verhulst, Conseiller juridique, United Transportation Union, Edmonton, Régime de retraite, Canadian National 34:73
- SS—Lettre, Régime de retraite, Canadian National, R. E. Ritter, Président District, Transportation-Communication Employees Union, Melville, Sask. 34:74-75
- TT—Lettre, Régime de retraite, Canadian National, R. A. Kilpatrick, United Transportation Union, Saint John Est, N.-B. 34:76-77
- UU—Lettre, Régime de retraite, Canadian National, A. H. Irving, Secrétaire-Trésorier, Association des Employés, Chemins de fer nationaux retraités, Division 10, Kamloops, C.-B. 34:78-79
- VV—Mémoire, Régime de retraite, Chemins de fer nationaux, J. Bergen, United Transportation Union, Saskatoon, Sask. 34:80-81
- WW—Lettre, Régime de retraite, Chemins de fer nationaux, G. F. Cunningham, Président, Belleville and District Labour Council, Ontario 34:82-83
- XX—Lettre, Régime de pension, Chemins de fer nationaux, C. Beckerton, Président général, Canadian Brotherhood of Railway and other Transport Workers, Scarborough, Ontario 34:84-89

- YY—Brief, Manley, Joseph, re Canadian National Railways Pension Fund 34:90-92
- ZZ—Brief, United Transportation Union, Local 502 re Canadian Pacific Railways Pension Plan 34:93-102
- AAA—Brief, Williams, C.C. Re Canadian National Railways Pension fund 34:103, 34:104
- BBB—Brief, Brotherhood Railway Carmen of America re Canadian National Railways Pension Fund 34:105, 34:106
- CCC—Brief, Hoffman, Martin, re Canadian National Railways Pension Fund 34:107-111
- DDD—"Background Material CN Pension Plans" 35:113-147

- YY—Lettre, M. J. M. Manley, Fraternité canadienne des Cheminots employés du Transport et autres Ouvriers, Chambly, Qué. 34:90-92
- ZZ—Mémoire, M. C. A. Rattee, Président local, United Transportation Union, Moose Jaw, Sask., Régime de pension, Chemins de fer nationaux 34:93-102
- AAA—Lettre, Régime de pension, Chemins de fer nationaux, C. C. Williams, Conseiller, Regina, Sask. 34:103-104
- BBB—Mémoire, Régime de pension, Chemins de fer nationaux, Brotherhood Railway Carmen of America, Local 450, Melville, Sask. 34:105-106
- CCC—Lettre, M. Hoffman, St-Boniface, Man., Régime de pension, Air Canada 34:107-111
- DDD—Documentation, Régimes de pension, Chemins de fer nationaux 35:113-131

Witnesses

- Arbique, H., Secretary, Canadian Transport Commission 18:54, 18:55, 18:71, 18:72, 18:75, 18:76
- Asselin, E. T., Advocate, Diamond Taxicab Association Limited and Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. 4:11-109
- Asselin, Guy, Mouvement de libération du taxi de Montréal 5:6-15
- Aubé, P. T., Pension and Welfare Plans, Canadian National Railways 35:36
- Barbeau, Alphonse, Lawyer, LaSalle Taxi Association 5:76-94
- Baril, Bernard, Divisional Manager, Quebec North Shore Paper Company 2:7-11, 2:14, 2:19-28
- Beagle, John, Tijuana Cabs, Calgary 24:125
- Béland, Claude, Legal Counsel, United Taxi Owners Syndicate of Montreal 6:118-139
- Bélanger, Jean-Pierre, Member of the Provisional Committee of the Mouvement de libération du taxi de Montréal 5:6, 5:23
- Bergeron, Gilles, Assistant Deputy Minister, Department of Communications 1:22, 1:23, 1:31, 27:25, 27:26, 27:35, 27:38-40
- Bevan, G. H., P. Eng., Don Mills, Ontario 29:62-72
- Bond, James, Metro Cab Owner (Toronto) 9:108-115
- Bond, T., Assistant Deputy Postmaster General (Operations), Post Office Department 15:15, 15:16, 15:21, 15:28-31, 15:39, 15:40, 15:54-56, 15:102, 15:116-119, 15:122-125, 15:131, 15:132, 15:137, 17:23-25, 17:28-32, 17:37, 17:43-63
- Boothroyd, Frank, President and General Manager, Moore's Taxi (1961) Limited, Winnipeg, Manitoba 25:13-39

Témoins

- Arbique, M. H., Secrétaire, Commission Canadienne des Transports 18:54-55, 18:72, 18:75-76
- Asselin, M. E. T., Conseiller juridique, Diamond Taxicab Association Ltd., Veterans Taxi Owners Association, Montréal 4:11-17, 4:19-27, 4:29-50, 4:53-59, 3:61-109
- Asselin, M. G., Mouvement de libération du taxi, Montréal 5:5-15, 5:23
- Aubé, M. F. T., Directeur, Régimes de retraite et Bien-être, Chemins de fer nationaux du Canada 35:36
- Baker, M. G. M., Durholme, C.-B. 34:67-68
- Barbeau, M. A., Conseiller juridique, Association de Taxi LaSalle, Montréal 5:76-77, 5:80-88, 5:90-91, 5:93-94
- Baril, M. B., Directeur Divisionnaire, Quebec North Shore and Paper Company 2:7-11, 2:14, 2:19-23, 2:26, 2:28
- Béland, M. C., Avocat, Syndicat Propriétaires-unis du Taxi, Montréal 6:117-139
- Bélanger, M. J. P., Membre, Comité provisoire, Mouvement de libération du taxi, Montréal 5:6, 5:23
- Bergeron, M. G., Sous-Ministre adjoint des Transports et Communications 1:22-23, 1:31-32, 1:49, 27:25-26, 27:35, 27:38-40
- Bevan, M. G. H., Ingénieur retraité, Service des communications, Chemins de fer nationaux du Canada, Don Mills, Ontario 29:62-72
- Bond, M. J., Propriétaire d'un Taxi Metro, Toronto 9:108-115
- Bond, M. T., Sous-Ministre adjoint des Postes, Exploitation 15:15-16, 15:21, 15:28, 15:30-31, 15:40, 15:54-56, 15:116-119, 15:122-125, 15:131-132, 15:137, 15:138, 17:23-25, 17:27-32, 17:37-39, 17:43-63

- Brown, C. D., President, Coral Cabs Limited, Vancouver 21:9-50
- Brunet, Gérard, President LaSalle Taxi Association 5:78-95
- Buoy, Harry, President, City Cab Company Limited, Edmonton, Alberta 23:45, 23:92-102
- Burnett, H. R., Lodge 1874, United Transportation Union, Local T-1103, Winnipeg 29:86-113
- Caley, Robert P., Sarnia Pension Committee 31:100
- Cameron, Murdock, President, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated 8:78, 8:93, 8:94
- Campbell, A. P., Commissioner, Canadian Transport Commission 26:13-57, 26:69, 26:72, 26:82-93, 26:97-122, 26:126-128
- Campbell, Gordon D., Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport 11:35-54, 11:62-74, 11:81, 11:90, 11:91, 12:30-45, 13:13-58, 13:61, 13:80, 13:81
- Campbell, Harold N., London, Ontario, employee, Canadian National Railways 29:9-47
- Camu, P., President, St. Lawrence Seaway Authority 14:7-49
- Carew, Peter B., Acting Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association 32:62-80
- Carson, M.K., Executive Vice-President, Canadian Brotherhood Railway, Transport and General Workers 32:103
- Chapman, Dr. John, Head of the Planning Group, Department of Communications 27:15, 27:16, 27:22, 27:23, 27:27, 27:33, 27:39-41
- Choquette, Martial, General Manager, Diamond Taxicab Association Limited 4:20, 4:21, 4:42, 4:74
- Claxton, John B., Q.C. 26:65-90
- Clements, I. V., Chairman, General Chairmen's Association, Canadian National Railways 32:5-61
- Corner, W. R., Vice-Chairman and Comptroller Canadian National Railways 28:62, 28:64, 28:74, 28:78-80, 28:104
- Davidson, Alexander, Q.C., Legal Counsel, Mississauga Cab Owners Association 8:123-146
- Dekoninck, M. Chairman, Quebec Sub-Legislative Board 31:39-51
- Dent, Ivor G., Mayor, City of Edmonton 23:7-45
- Desjordy, Hervé, Vice President, Finance, Quebecair 2:55
- Deslaurier, R., Consultant, United Transportation Union 31:63-68, 31:78, 31:79, 31:82, 31:83
- Desnoyers, Sarto, Mayor, City of Dorval 6:139-141, 6:144-153
- Dodds, Bruce, President, Charterways Co. Ltd. 10:60-121
- Dowding, G. H., LL.B., Solicitor, Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd. 22:6, 22:31-33, 22:41, 22:54, 22:55
- Boothroyd, M. F., Président, Gérant général, Moore's Taxi (1961) Limited, Winnipeg, Man. 25:13-39
- Brown, M. C. D., Coral Cabs Ltd., Richmond, C.-B. 21:9-50
- Brunet, M. G., Président, Association de Taxis LaSalle, Montréal 5:78-80, 5:83, 5:88-95
- Buoy, M. H., Président, City Cab Company Ltd., Edmonton, Alta. 23:45, 23:92-102
- Burnett, M. H. R., Atelier 1874, United Transportation Union, Local T-1103, Winnipeg, Man. 29:86-113
- Bushfield, M. R., Directeur, Service Télécommunications nationales, Ministère des Communications 1:33
- Caley, M. R. P., Président, Division 240, Comité des Pensions, Sarnia, Ontario 31:100-127
- Cameron, M. M., Président, Metropolitan Toronto Taxicab Conference 8:93-94
- Campbell, M. A. P., Commissaire, Commission Canadienne des Transports 26:13-22, 26:24-32, 26:37-43, 26:46, 26:57, 26:69, 26:72-73, 26:81-82, 26:84-85, 26:87, 26:90-93, 26:97-106, 26:108, 16:111-121, 26:126, 26:128
- Campbell, M. G. D., Directeur, Sécurité routière, Automobile, Ministère des Transports 11:35-47, 11:50-54, 11:62-65, 11:67-68, 11:72-73, 11:77, 11:81, 11:84, 11:87, 11:90-91, 12:28, 12:30-39, 12:42-45, 13:13-14, 13:16, 13:23-26, 13:28, 13:32, 13:34-37, 13:49-56, 13:61-62, 13:67, 13:80-81
- Campbell, M. H. N., Employé, Chemins de fer nationaux du Canada, London, Ontario 29:9-47
- Camu, M. P., Président, Administration, Voie maritime du St-Laurent 14:7-49
- Carew, M. P. B., Secrétaire exécutif intérimaire, Association canadienne des Syndicats de Chemins de fer 32:62-80
- Chapman, M. J., Chef, Groupe Planification, Ministère des Communications 27:15-16, 27:22-23, 27:27, 27:33, 27:39
- Choquette, M. M., Directeur général, Diamond Taxicab Association Ltd., Montréal 4:20-21, 4:42, 4:57, 4:74, 4:106
- Claxton, M. J. B., c.r., Représentant de Conférences Maritimes (voir p. 26:9) 26:65-73, 26:75, 26:78-80, 26:82-84, 26:88, 26:90
- Clémens, M. I. V., Président, Association générale des Présidents, Chemins de fer nationaux 32:5-62
- Corner, M. W. R., Vice-Président Contrôleur, Chemins de fer nationaux du Canada 28:62, 28:64, 28:74, 28:78-80, 28:82, 28:104
- Davidson, M. A., c.r., Conseiller juridique, Mississauga Cab Owners Association Ontario 8:123-130, 8:133, 8:135-140, 8:142-144, 8:146
- Dekoninck, M. F. C., Président, Sous-Comité législatif provincial, Québec 31:39-51

- Duncan, J.M., Assistant General Counsel, Canadian National Railways 35:90-92
- Egan, E. H., Local T-700, United Transportation Union, Ottawa 31:25-39
- Ellis, Dr. J. S., Professor of Engineering, Royal Military College, Kingston, Ontario 12:68-85
- Ellis, T., City Cabs, Calgary 24:114-131
- Faguy, Paul, Deputy Postmaster General, Post Office Department 15:18, 15:19, 15:32-34, 15:57-62, 15:96, 15:115, 17:7, 17:19, 17:20, 17:26, 17:27, 17:33, 17:36, 17:42-57, 17:63
- Felsenstein, Harry, Member, LaSalle Taxi Association 5:24-35
- Fisher, Harry, Independant Taxi Owner, Toronto 8:146-157
- Fleming, M., Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration 30:9
- Fortier, Jacques, Legal Counsel, Department of Transport 11:33-49, 11:80, 13:14-58, 13:64, 13:67, 13:68, 13:74, 13:79-81, 13:99-102, 30:7-10
- Friedman, L., Director, Metropolitan Toronto Taxicab Conference 8:33-39, 8:47, 8:48, 8:57-61, 8:67-69, 8:73, 8:74, 8:83-93, 8:98, 8:106
- Gagnon, Guy, Attorney, Murray Hill Limousine Service Ltd. 6:7-89
- Godin, Jean, President, Hydraulic Safety Devices Limited 12:7-23
- Gordon, William G., Director and Assistant General Manager, The Robert Redford Company Limited 26:67
- Gotlieb, A. E., Deputy Minister, Department of Communications 1:23, 27:13, 27:24, 27:25, 27:28, 27:32-37, 27:42
- Graham, R. G., Executive, Inter-City Gas Transmission Limited 7:8-30
- Green, J. W., Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission 2:77
- Gregory, Gordon, Operations Manager, United Imperial Cabs Limited 24:61-113
- Hampton, S. J., Commissioner, City of Edmonton 23:11, 23:14, 23:15-33, 23:42
- Harris, William, Vice-President of Public Relations, Eastern Provincial Airways (1963) Limited 2:47-49
- Harrison, E. T. Chairman, Sarnia Pension Committee 31:100, 31:114, 31:115, 31:119, 31:125, 31:126
- Harrison, Thomas, Chief Licence Inspector, Town of Mississauga 9:23-26, 9:40, 9:41, 9:44, 9:46, 9:48
- Hason, Fred, Director, Metropolitan Toronto Taxi Guild 9:99-108
- Hatfield, Captain R. E., Research and Development, Charterways Co. Limited 10:66-70, 10:74, 10:75
- Henry, D. H. W., Q. C., Director, Investigation and Research, Combines Investigation Act, Department
- Dent, Son Honneur I. G., Maire, Edmonton, Alta. 23:7-16, 23:20-21, 23:23-28, 23:30-41, 23:43, 23:44-45
- Desjordy, M. H., Vice-Président, Finances, Québecair 2:55, 2:56, 2:59-61, 2:73-74
- Deslaurier, M. R., Conseiller, United Transport Union, Ottawa 31:63-68, 31:78-79, 31:82-83
- Desnoyers, Son Honneur S., Cité Dorval 6:139-141, 6:144-153
- Dodds, M. B., Président, Société Charterways Co. Ltd., Toronto 10:60-66, 10:71-83, 10:85-95, 10:97-121
- Dowding, M. G. H., Député, Assemblée législative, Colombie-Britannique, Conseiller juridique, Vancouver Airlines Limousine (1963) Ltd. 22:6, 22:32-33, 22:41, 22:54-55
- Duncan, M. J. M., Avocat-Conseil général adjoint, Chemins de fer nationaux du Canada 35:90-92
- Egan, M. E. H., Représentant, Local T-700, United Transportation Union, Ottawa 31:25-39
- Ellis, M. J. S., Professeur Génie, Collège militaire royal du Canada, Kingston, Ontario, Président, Institut ingénieurs, Canada, Comité recherches, sécurité routière 12:68-85
- Ellis, M. T., City Cabs Company, Calgary, Alta. 24:114-123, 24:125-131
- Faguy, M. P., Sous-Ministre adjoint des Postes 15:18-19, 15:32-34, 15:57-59, 15:61-62, 15:96, 15:113, 15:115-116, 17:7-8, 17:19-20, 17:26, 17:27, 17:33, 17:36-37, 17:42-43, 17:46, 17:48-50, 17:52, 17:54-57, 17:63
- Felsenstein, M. H., Membre, Association Taxis LaSalle, Montréal 5:24-35
- Fisher, M. H., Propriétaire, Taxis indépendants, Toronto 8:146-157
- Fleming, M. M., Administrateur adjoint, Administration Canadienne des Transports aériens, Ministère des Transports 30:9-10
- Fortier, M. J., Conseiller juridique, Ministère des Transports 11:33-36, 11:38-40, 11:44, 11:48-49, 11:51, 11:80, 13:14-15, 13:21-26, 13:28, 13:30-31, 13:33, 13:35, 13:37, 13:42, 13:45, 13:47-48, 13:51-58, 13:64, 13:67, 13:74, 13:79, 13:99-100, 13:102, 30:7-10
- Friedman, M. L., Administrateur, Metropolitan Taxicab Conference Toronto 8:33-34, 8:36, 8:38-39, 8:47-48, 8:51, 8:57, 8:59, 8:61, 8:67-69, 8:73-75, 8:77-79, 8:83-85, 8:88-89, 8:91-93, 8:98, 8:106-108
- Gagnon, M. G., Conseiller juridique, Murray Hill Limousine Service Ltd., Montréal 6:7-32, 6:35, 6:37-39, 6:42, 6:45-56, 6:59-73, 6:75-89
- Godin, M. J., Président, Hydraulic Safety Devices Limited 12:7-10, 12:12-23
- Gordon, M. W. G., Directeur, Gérant général adjoint, The Robert Reford Company Ltd. 26:27
- Gotlieb, M. A. E., Sous-Ministre des Transports et Communications 1:23-25, 1:28-30, 1:39-40, 1:42,

- ment of Consumer and Corporate Affairs 26:19-28, 26:33-37, 26:43-53, 26:75-77, 26:91-97, 26:103-116, 26:122-127
- Hershorn, Charles, President, Murray Hill Limousine Services Limited 6:33-89
- Hook, Frederic W., Vice-President, Moore's Taxi (1961) Limited, Winnipeg, Manitoba 25:24
- Horbulyk, Walter, President, Metropolitan Toronto Taxi Guild 9:97-108
- Hume, F. R., Solicitor, Air Terminal Transport Limited 10:53-117
- Hurd, Jack, Secretary-Treasurer, Local Union 352, International Brotherhood of Teamsters 9:49-75
- Jamieson, Hon. Donald, Minister of Transport 2:103-142, 11:55-94, 13:59-104, 13:109, 13:110, 20:5-95
- Kierans, Hon. Eric, Postmaster General and Minister of Communications 1:11-55, 15:10-144, 16:6-50, 27:7-42
- Kueber, P. T., Solicitor, United Imperial Cabs Limited 24:54-113
- Lamarsh, J. D., Solicitor, Bell Cabs Limited and Killarney Taxi Company Limited, Calgary 24:7-18, 24:22-54
- Lanthier, Edgar, President, Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc. 4:20, 4:25
- Lash, Harry, Director of Planning, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District 21:75, 21:76, 21:83
- Lawson, George, Island Cabs, Calgary 24:123, 24:126
- Leavey, J. J., Executive Director and Legal Adviser, Water Transport Committee, Canadian Transport Commission 26:90
- Lishman, F. Ross, Lishman Coach Lines Limited 10:44-53
- Lloyd, J. E., Member, National Harbours Board 19:7-10, 19:20, 19:21, 19:28, 19:33, 19:38, 19:40, 19:48, 19:49
- McArthur, C. V., Counsel, Moore's Taxi (1961) Limited, Winnipeg, Manitoba 25:5-12, 25:39
- McDevitt, G. W. Vice-President, United Transportation Union 32:68
- MacDonald, Baron, Executive Assistant to President, Wabush Enterprises 2:33
- MacDonald, D. L., General Manager, Edmonton Transit System 23:43
- McGee, Charles W., Ph. D., Consulting Economist, Toronto 8:158-166
- McGregor, W. G., Canadian Legislative Representative, United Transportation Union 31:51-63, 31:68-99
- McLaughlin, W. J., Chairman, Canada-United Kingdom Freight Conference 26:58-65, 26:70-87
- MacMillan, N. J., Q. C., LL. D., Chairman, Canadian National Railways 28:9-105
- Malcolm, P. E. R., St. Lawrence Seaway Authority 14:36, 14:37, 14:41
- 1:45-50, 1:52, 1:55, 27:13, 27:24-25, 27:28, 27:32-34, 27:36-37, 27:42
- Graham, M. R. G., Directeur, Inter-City Gas Transmission Ltd. 7:8-18, 7:20-30
- Green, M. J. W., Directeur exécutif, Comité des Transports aériens, Commission Canadienne des Transports 2:77-81, 2:86-93, 2:95-102
- Gregory, M. G., Directeur des Opérations, United Imperial Cabs Limited Calgary, Alta. 24:61-63, 24:68, 24:74-75, 24:77-87, 24:91-103, 24:105-107, 24:109-110, 24:112-113
- Hampton, M. S. J., Commissaire, Ville Edmonton, Alta. 23:11, 23:14-19, 23:21-24, 23:26, 23:29, 23:32-33, 23:42
- Horbulyk, M. W., Président, Metropolitan Toronto Taxi Guild, Ontario 9:97-103, 9:105-108
- Harris, M. W., Vice-Président, Relations publiques, Eastern Provincial Airways Ltd. (1963) 2:47-49
- Harrison, M. E. T., Directeur local, Unité 173, Comité des Pensions, Sarnia, Ontario 31:114-115, 31:119, 31:125-126
- Harrison, M. T., Inspecteur en chef des permis, Ville de Mississauga, Ontario 9:23-26, 9:38, 9:40-41, 9:44, 9:46-48
- Hason, M. F., Directeur, Metropolitan Toronto Taxi Guild 9:99-107
- Hatfield, M. R. E., Recherches et Développement, Air Terminal Transport Co. Ltd., Toronto 10:66-70, 10:74-76, 10:88, 10:91
- Henry, M. D. H. W., c.r., Directeur, Enquêtes et Recherche, Ministère de la Consommation et des Corporations 26:19-20, 26:22-28, 26:33-37, 26:43, 26:46, 26:49, 26:75-78, 26:91-97, 26:103-104, 26:106-111, 26:113-114, 26:116, 26:122-127
- Hershorn, M. C., Président, Murray Hill Limousine Services Ltd., Montréal 6:33-35, 6:37-45, 6:49-52, 6:58, 6:65-66, 6:68, 6:72-74, 6:76-77, 6:82-89
- Hook, M. F. W., Vice-Président, Moore's Taxi (1961) Ltd., Winnipeg, Man. 25:24, 25:36-37
- Hume, M. F. R., Conseiller juridique, Air Terminal Transport Co. Ltd., Toronto 10:53-66, 10:70-76, 10:78-87, 10:89, 10:91, 10:93-99, 10:101-103, 10:107-111, 10:113, 10:115, 10:117
- Hurd, M. J., Secrétaire-Trésorier, Syndicat 352 des Rouliers, Toronto 9:49-63, 9:65-75
- Jamieson, Hon. D., Ministre des Transports 2:103, 2:105-106, 2:108-116, 2:118-142, 11:55-87, 11:90-94, 13:59-92, 13:94-96, 13:98-104, 13:109-110, 20:5-18, 20:20-29, 20:31-81, 20:83-95
- Kierans, M. E. W., Ministre des Postes et des Communications 1:10-46, 1:48-55, 15:10-31, 15:34-39, 15:41-45, 15:47-54, 15:56-74, 15:76-144, 16:6-38, 16:43, 16:46, 16:48-50, 27:7-15, 27:17-22, 27:28-42
- Kueber, M. P. T., Conseiller juridique, United Imperial Cabs Limited, Calgary, Alta. 24:54-61,

- Mann, H. A., Chairman, National Harbours Board 19:5-52
- Marcotte, Maurice R., Attorney for City of Dorval 6:141-153
- Marks, L. L., Financial Adviser, Canadian Transport Commission 18:74, 18:82
- Martel, Maurice, Chairman and General Manager, Shur Guide Equipment Inc. 11:13-33
- Martin, Joe, private citizen (Toronto) 10:39-44
- Maynard, Lucien, Counsel, Yellow Cab Company Limited, Edmonton 23:46-92
- Montgomery, Tom, General Manager, MacLure's Cabs Limited 21:87-124
- Morin, Marcel, Member of the Provisional Committee, Mouvement de libération du taxi de Montréal 5:15-21
- Neville, James, Administrator, Toronto Metropolitan Licensing Commission 8:113-123
- Newell, Russ, President, Diamond Taxicab Association Limited 4:23, 4:25, 4:30, 4:33
- Nordal, Ken, President, Vancouver Airline Limousines (1963) Limited 22:6-60
- Normandin, Paul, Q.C., City Attorney in charge of Public Legislation 5:36-75
- O'Grady, F.A., Ottawa, Ontario 29:72-85
- Ollivier, Dr. P.M., Parliamentary Counsel and Law Clerk 7:17-19
- Perry, R.G., President, Airport Ground Transportation Association of Canada 10:7-38
- Pickersgill, Hon. J.W., President, Canadian Transport Commission 18:5-99
- Pickett, John L., Secretary-Treasurer, Local 861, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen 29:48-62
- Pouliot, F.A., Member, President, Canadian Pacific Railway Pioneers Association Quebec 34:18-21, 34:25, 34:30-32, 34:35
- Quinlan, Frank, Co-ordinator, Citizenship and Legislative Department, Canadian region, United Auto Workers 12:46-48
- Richard, Yvon, President, United Taxi Owners Syndicate of Montreal 6:131
- Richardson, Mrs. Emily E., President, Bell Cabs Limited, Calgary 24:18, 24:29, 24:33
- Rioux, J.T.D., Local 701, United Transportation Union 33:5-31
- Rochette, A.J., President, West Island Transportation Limited 4:109-132
- Rose, Milton, General Manager, Mississauga Cab Owners Association 8:127-132, 8:137-144
- Ross, David, Solicitor, Toronto Metropolitan Licensing Commission 8:119
- Sadoff, A., Director, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Incorporated 8:26-113
- Sauvé, J.M., Secretary Treasurer, Diamond Taxicab Association Limited 4:31, 4:35, 4:36, 4:41, 4:43-45, 4:47, 4:49, 4:72
- 24:63-73, 24:75-77, 24:81-82, 24:84, 24:94, 24:96-99, 24:103-106, 24:111-113
- Lamarsh, M. J. D., Conseiller juridique, Killarney Taxi Co. Ltd., Bell Cabs Ltd., Calgary, Alta. 24:7-18, 24:22-25, 24:27-39, 24:41-49, 24:51-54
- Lanthier, M. E., Président, Veterans Taxicab Association of Montreal Inc. 4:20, 4:25-26, 4:30, 4:34-35
- Lash, M. H., Directeur planification, Comité conjoint sur le transport, Vancouver métropolitain 21:75-76, 21:78, 21:83
- Lawson, M. G., Island Cabs, Calgary, Alta. 24:123-124, 24:126
- Leavey, M. L. J., Directeur exécutif, Conseiller juridique, Comité des Transports par Eau, Commission Canadienne des Transports 26:90
- Lemieux, M. T., Député, Président, Association des Retraités, Chemins de fer, Montréal 34:13
- Lishman, M. F. R., Lishman Coach Lines Limited, Kitchener, Ont. 10:44, 10:53
- Lloyd, M. J. E., Membre, Conseil des ports nationaux 19:7-10, 19:20-21, 19:28, 19:38
- McArthur, M. C. V., Avocat, Moore's Taxi (1961) Ltd., Winnipeg, Man. 25:5-12, 25:27, 25:39-40
- McDevitt, M. G. W., Vice-Président, Syndicat, United Transportation Union 32:68
- MacDonald, M. B., Adjoint exécutif au Président, Quebec North Shore and Paper Company 2:32-37, 2:40-44
- MacDonald, M. D. L., Directeur général, Edmonton Transit System, Alta. 23:43
- McDuffe, Représentant législatif canadien adjoint, United Transportation Union 31:99
- McGee, M. C. W., Économiste Conseiller, Voyageur, Toronto 8:158-166
- McGregor, M. W. G., Représentant législatif canadien, United Transportation Union, Ottawa 31:51-63, 31:68-82, 31:84-99
- McLaughlin, M. Wm. J., Président, Canada United Kingdom Freight Conference 26:57-65, 26:68, 26:70-74, 26:81, 26:85, 26:86-87, 26:91
- MacMillan, M. N. J., c.r., Président, Chemins de fer nationaux 28:9-16, 28:18-20, 28:23-43, 28:45-77, 28:79-96, 28:98-103, 28:105
- Malcolm, M. E. R., Administration, Voie maritime du St-Laurent 14:36-37, 14:41
- Mann, M. H. A., Président, Conseil des ports nationaux 19:5-12, 9:14-52
- Marcotte, M. M. R., Conseiller juridique, Dorval, Qué. 6:141-150, 6:152-153
- Marks, M. L. L., Conseiller juridique, Commission canadienne des Transports 18:82
- Martel, M. M., Président, Gérant général, Shur Guide Equipment Inc. 11:12-33
- Martin, M. J., Citoyen et Voyageur, Murray Hill Limousine Service Ltd., Montréal 10:39-44
- Maynard, M. L., Avocat-Conseil, Yellow Cab Co., Edmonton, Alta. 23:46-61, 23:68, 23:71, 23:75-76, 23:79-87, 23:90-92

- Savage, Robert, Vice-President and General Manager, Quebec and Ontario Transport Co. 2:11
- Schuthe, G.M., Director, Industry, Trade and Traffic Services Branch, Department of Industry, Trade and Commerce 26:40, 26:41
- Scott, G.A., Assistant Deputy Minister, Air Services, Department of Transport 2:104-140, 20:73, 20:81-83, 20:91
- Sear, V.C., President, Retired Railway Employees Association 34:13-36
- Senécal, Arthur, Director of Route Development, Quebecair 2:49
- Sheffe, Larry, International Representative, United Auto Workers 12:46, 12:48-68
- Shields, L.J., Counsel, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission 2:81
- Simmonds, W.J., Chairman, Airport Ground Transportation Committee 24:60
- Simpson, Leonard H., President, International Taxi Association 10:121-134
- Sinclair, Gordon, Assistant Deputy Postmaster General (Finance and Marketing), Post Office Department 15:17, 15:24, 15:33, 15:34, 15:36, 15:43-46, 15:98, 15:99, 15:103-105, 15:123, 15:124, 16:9-11, 17:37, 17:39-42, 17:61
- Slangen, Arnold, Vice-President, Operations, Quebecair 2:50
- Smith, Thomas C., Samia Pension Committee 31:114, 31:121, 31:122
- Smith, Wm. J., National President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers 32:80-104
- Spicer, J.H., Vice-President, Transportation and Maintenance, Canadian National Railways 28:16, 28:17, 28:22, 28:34, 28:60, 28:61, 28:65-67, 28:92-101
- Stead, G.W., Assistant Deputy Minister, Department of Transport, Marine Service 20:18, 20:19
- Stewart, L.W., Q.C., Town Solicitor, Town of Mississauga 9:7-49
- Stratton, L.R., Chief Engineer, National Harbours Board 19:42, 19:43
- Talbot, L.R., Vice-Chairman, National Harbours Board 19:12, 19:13, 19:18, 19:19, 19:40, 19:50
- Tarr, R.H., Vice-President, Hotel and Communications, Canadian National Railways 35:17-21, 35:30, 35:36-38, 35:44-46, 35:51-63, 35:66-110
- Taylor, D.E., Member, St. Lawrence Seaway Authority 14:13, 14:23, 14:24
- Taylor, Robert, Licence Inspector, Municipality of Richmond, British Columbia 21:51-61
- Taylor, Val A., President, Yellow Cab Company Limited, Edmonton 23:56-90
- Thompson, Peter, Président, Mississauga Cab Owners Association 8:133, 8:134, 8:142, 8:145
- Tremblay, Lucien, President, Fédération canadienne des associations indépendantes 6:90-117
- Trever, Norman, Taxi Driver, Toronto 8:166-170
- Montgomery, M. T., Directeur général, MacLure's Cabs Ltd., Vancouver 21:87-124
- Morin, M. M., Membre, Comité provisoire, Mouvement de libération du taxi, Montréal 5:15-21, 5:23
- Neville, M. J., Administrateur, Metropolitan Licensing Commission, Toronto 8:113-123
- Newell, M. R., Président, Diamond Taxicab Association Ltd., Montréal 4:23, 4:25, 4:28, 4:30, 4:33, 4:35, 4:37-38, 4:78
- Nordal, M. K., Président, Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd. 22:6-53, 22:55-59
- Normandin, M. P., c.r., Avocat, Ville Montréal, Responsable du Droit public 5:36-67, 5:69-75
- O'Grady, M. F. A., Ex-Président général, Brotherhood of Railroad Trainmen, région Ottawa 29:72-86
- Ollivier, M. P., Légiste et Conseiller parlementaire 7:17-19
- Perry, M. R. G., Président, Association canadienne des Transports terrestres aux Aéroports, Vice-Président, Murray Hill Limousine Service Ltd., Montréal 10:7-38
- Pickersgill, Hon. J. W., Président Commission canadienne des Transports 18:5-54, 18:56-99
- Pickett, M. J. L., Secrétaire-Trésorier, United Transportation Union, Brotherhood of Railroad Trainmen, Local 861, Edmonton, Alta. 29:48-62
- Pouliot, M. F. A., Membre, Président, Canadian Pacific Railway Pioneers Association, Montréal 34:18-20, 34:25, 34:30-32
- Quinlan, M. F., Co-ordinateur, Département, Citoyenneté et Législation, Région canadienne, United Auto Workers 12:46-48, 12:63
- Richard, M. Y., Président, Syndicat des Propriétaires-unis du Taxi, Montréal 6:131
- Richardson, Mme E., Présidente, Bell Cabs Co. Ltd., Calgary, Alta. 24:18, 24:29, 24:33-34
- Rioux, M. J. T. D., Représentant, Local 701, Union des Transports unifiés, Mont-Joli, Qué. 33:5-31
- Ritter, M. R. E., Président de District, Secrétaire, Trésorier général, Division 43, Transportation-Communication Employees Union, Melville, Sask. 34:74-75
- Rochette, M. A. J., Président, West Island Transportation Limited, Dorval, Qué. 4:109-132
- Rose, M. M., Directeur général, Mississauga Cab Owners Association, Ontario 8:127-128, 8:130-132, 8:137-138, 8:140-144
- Ross, M. D., Solliciteur, Metropolitan Licensing Commission, Toronto 8:119, 8:121-122
- Sadoff, M. A., Directeur, Metropolitan Toronto Taxicab Conference Inc. 8:26-33, 8:35-39, 8:41-46, 8:48-56, 8:58-70, 8:72-79, 8:81-98, 8:100-104, 8:106, 8:108-113
- Sauvé, M. J. M., Secrétaire-Trésorier, Diamond Taxicab Association Ltd., Montréal 4:31, 4:35-36, 4:41, 4:43-47, 4:49, 4:72

- Trost, Dr. Walter R., President, LaBorde, Sinat and Trost Limited, consulting firm, Calgary 24:131-155
- Tucker, Ira, Resident Manager, Wabush Enterprises 2:30
- Vance, C.T., President, Retired Railway Veteran's Association, Edmonton 31:7-25
- Vaughan, Vice-President and Secretary, Canadian National Railways 28:12-15, 28:20-24, 28:36, 28:37, 28:41, 28:47, 28:51, 28:55, 28:70-80, 28:86-88, 28:92, 28:95, 28:103, 35:15-17, 35:38, 35:39, 35:53, 35:68, 35:76, 35:78, 35:84-86, 35:108, 35:111
- Vincent, Guy, Président, Association des chauffeurs de l'industrie du taxi Inc. 6:92-117
- Wattam, N.R., Driver, licensed by Metropolitan Licensing Commission (Toronto) 9:75-97
- Watter, O.J.F., Brotherhood of Locomotive Engineers 32:67
- Whyte, Martin A., Metropolitan Taxicab Driver (Toronto) 9:116-118
- Wilson, Helfrieg, Chairman, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District 21:62-87
- Wolk, Detmar B., Secretary-Treasurer, Killarney Taxi Company Limited, Calgary 24:18-41, 24:50
- Woods, Cyril J., Executive Vice-President, William M. Mercer Limited 35:22-50, 35:57-65, 35:71, 35:75, 35:83-89, 35:93-97, 35:100-110
- Young, Hugh, Automotive Safety Engineer, Department of Transport 11:74, 11:87-89
- Savage, M. R., Vice-Président et Directeur général, Québec and Ontario Transport Co. 2:11-13, 2:15-18, 2:23-30
- Scott, M. G. A., Sous-Ministre adjoint des Transports, (Air) 2:104-107, 2:111-114, 2:116-118, 2:120, 2:125, 2:135, 2:140, 20:73, 20:81-83, 20:91
- Scuthe, M. G. M., Directeur, Transport Services commerciaux, Ministère de l'Industrie et du Commerce 26:40-41
- Sear, M. V. C., Président, Association des Retraités des Chemins de fer, Montréal 34:13-19, 34:21-30, 34:32-36
- Senécal, M. A., Directeur, Extension du réseau aérien, Québécoir 2:49-50, 2:54-57, 2:62-73
- Sheffe, M. L., Représentant international, United Auto Workers 12:46, 12:48-68
- Shields, M. L. J., Avocat-Conseil, Commission Canadienne des Transports 2:81-85, 2:87-89, 2:97
- Simmonds, M. W. J., Président, Comité Transport au Sol, Aéroport Calgary, Alta. 24:60
- Simpson, M. L. H., Président, International Taxi Association 9:49, 10:121-134
- Sinclair, M. G., Sous-Ministre adjoint des Postes, (Finances et Commercialisation) 15:17, 15:24, 15:33-34, 15:36, 15:43-46, 15:98-99, 15:103-105, 15:123-124, 16:9-11, 16:36, 17:37, 17:39-42, 17:61
- Slangen, M. A., Vice-Président, Opérations, Québécoir 2:50-54, 2:56-59, 2:70-71, 2:75
- Smith, M. T. C., Président de District, Division Transport et Communications, Comité des Pensions, Sarnia, Ontario 31:114, 31:121-122
- Smith, M. Wm. J., Président national, Fraternité Canadienne des Cheminots 32:80-104
- Spicer, M. J. H., Vice-Président, Transports et Entretien, Chemins de fer nationaux du Canada 28:16-17, 28:19, 28:22, 28:59-61, 28:65-67, 28:81, 28:92-94, 28:96-99, 28:101
- Stead, M. G. W., Sous-Ministre adjoint Transports, (Marine) 20:18-19
- Stewart, M. L. W., c.r., chef du contentieux, Ville de Mississauga, Ontario 9:7-48
- Straton, M. L. R., Ingénieur en chef, Conseil des ports nationaux 19:42
- Talbot, M. L. R., Vice-Président, Conseil des ports nationaux 19:12-13, 19:18-19, 19:40, 19:50
- Tarr, M. R. H., Vice-Président, Chemins de fer nationaux, Président, Commission des Pensions 35:17-21, 35:30-34, 35:36-38, 35:43, 35:44, 35:46, 35:51-57, 35:59, 35:61-63, 35:66-85, 35:87-88, 35:90-92, 35:96-100, 35:105, 35:107-110
- Taylor, M. D. E., Membre, Administration Voie maritime du St-Laurent 14:13, 14:23-24, 14:39-40
- Taylor, M. R., Inspecteur des permis, Municipalité Richmond, C.-B. 21:51-61

- Taylor, M. V. A., Président, Yellow Cab Company Ltd., Edmonton, Alta. 23:56-58, 23:61-64, 23:66-75, 23:77, 23:79, 23:84-86, 23:89-90
- Thompson, M. P., Président, Mississauga Cab Owners Association, Ontario 8:133-134, 8:139, 8:142, 8:145
- Tremblay, M. L., Président, Fédération Canadienne des Associations indépendantes, Montréal 6:90-91, 6:94, 6:97-107, 6:110, 6:112, 6:114-117
- Trever, M. N., Chauffeur taxi, Scarborough, Ontario 8:166-170
- Trost, M. W. R., Président, Société Experts-Conseils, LaBorde, Simat and Trost Ltd., Transportation and Development Authority of Calgary, Alta. 24:131-155
- Tucker, M. I., Directeur résident, Wabush Entreprises Ltd. 2:30-45
- Vance, M. C. T., Président, Association des Cheminots à la retraite, Local 7, Edmonton, Alta. 31:7-25
- Vaughan, M. R. T., c.r., Vice-Président, Secrétaire, Chemins de fer nationaux du Canada 28:12-15, 28:20-21, 28:23-24, 28:36-37, 38:41, 28:47, 28:55, 28:70, 28:72-73, 28:76-78, 28:80, 28:86-88, 28:92, 28:94-95, 28:103-104, 35:15-17, 35:38-39, 35:43, 35:51, 35:53, 35:66, 35:68, 35:70, 35:72, 35:76, 35:78, 35:83-86, 35:94, 35:98, 35:108, 35:111, 35:112
- Vincent, M. G., Président, Association Chauffeurs, Industrie du Taxi Inc., Montréal 6:92-98, 6:100-102, 6:104, 6:107-110, 6:112-117
- Wattam, M. N. R., Chauffeur muni d'un permis de Metropolitan Licensing Commission, Toronto 9:75, 9:97
- Watter, M. O.J.F., Fraternité des Ingénieurs de locomotive 32:67
- Whyte, M. M. A., Chauffeur de taxi, Métropole Toronto 9:116-118
- Wilson, M. H., Président, Comité conjoint sur le Transport, Vancouver métropolitain 21:62-74, 21:76-87
- Wolk, M. D. B., Secrétaire-Trésorier, Killarney Taxi Co. Ltd. 24:18-23, 24:26-27, 24:30, 24:32-33, 24:37, 24:39-41, 24:50
- Woods, M. C. J., Vice-Président, William M. Mercer Limited 35:22-37, 35:39-42, 35:44-45, 35:47-50, 35:57-61, 35:63-65, 35:75-76, 35:78, 35:83-86, 35:88-89, 35:93-97, 35:101-107, 35:110
- Young, M. H., Ingénieur en sécurité des automobilistes, Ministère des Transports 11:74, 11:87-89

BINDING SECT. MAR 30 1972

